THE UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY
382.05
FR
Sup
1903²

Digitized by the Internet Archive
in 2015

https://archive.org/details/rapportscommerc1903fran_0

TABLE DES FASCICULES

382.05
FR
Sup.
1903²

EUROPE

Numéros des fascicules.

ANGLETERRE

Commerce et navigation du port de Swansea en 1902 243
Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902 271
Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902 274
Mouvement commercial, maritime et industriel du Glasgow pendant l'année 1902 280

Possessions anglaises.

ASIE

Inde : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement 254
Hong-Kong : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902 . . . 258
Inde : État de l'industrie cotonnière dans l'Inde au 31 mars 1903. 295
Etablissements des Détroits : Les États fédérés malais en 1902. — Commerce. — Agriculture. — Industrie. — Mines 301

AFRIQUE

Natal : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902 261
Le Cap : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France 272
Transvaal : Situation économique du Transvaal en 1902. — Importation. — Exportation. — Commerce français. — Travail des mines. — Situation des banques. — Renseignements généraux et divers 297

AMÉRIQUE

Terre-Neuve : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'exercice 1901-1902 270
La Trinité : Commerce et navigation de La Trinité pendant l'année 1901-1902 278
Canada : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902 286
Honduras : Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902 291

RUSSIE

Aperçu de la situation économique du Grand-Duché de Finlande en 1902. — Importation. — Exportation 246
Situation économique et financière de la Russie en 1902 266

Lendle with Moniteur officiel 11 S'Q. ANNÉE .90
74456

Numéros des fascicules.

ALLEMAGNE

Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg 263
Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription 275

PAYS-BAS

Mouvement commercial de Rotterdam en 1902 281

Possessions hollandaises.

OCEANIE

Java : Situation économique de l'Inde néerlandaise en 1902-1903. 299

BELGIQUE

Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville 276

SUISSE

Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902 269
Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902 . . . 282

AUTRICHE-HONGRIE

Situation économique de la Bohême et la Moravie en 1902. — Commerce français 253
Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial) 273
Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902 288

ITALIE

Commerce et navigation de Messime en 1901 265

ESPAGNE

Situation économique des îles Baléares 256
Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902 277
Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902 . . . 292

PORTUGAL

Possessions portugaises.

Mozambique : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901 248

ROUMANIE

Commerce extérieur de la Roumanie en 1902 283

Numéros des fascicules.

GRÈCE

Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902. . 250
Le commerce de la Grèce en 1902 268

TURQUIE D'EUROPE

Commerce du vilayet d'Andrinople en 1902. 293
Mouvement commercial et maritime de Salonique en 1902. . . . 300

ASIE

TURQUIE D'ASIE

Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902 247
Commerce et navigation de Chypre en 1901. 257
Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. 260
Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kerassunde, Ordou et Tripoli, en 1902 284
Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902. 285
Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902. 289
Situation économique et commerciale du vilayet de Mossoul en 1902 296

PERSE

I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importation. — III. Exportation. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communications. — VI. Industries et sociétés en Perse ; principaux produits du pays. — VII. Banques. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse. 251

CHINE

Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de France. 249
Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902. 267

JAPON

Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice consulaire pendant l'année 1902. 252

SIAM

Situation économique du Siam en 1902. 302

Numéros des fascicules.

AFRIQUE

ÉGYPTE

Commerce extérieur de l'Égypte en 1902 290

MAROC

Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation 255

ZANZIBAR

Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Arique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 244

AMÉRIQUE

ÉTATS-UNIS

Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902 242
Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'Etat de Washington 262
Mouvement commercial et industriel de la Californie pendant l'année 1902 264

Possessions des États-Unis d'Amérique.

OCÉANIE.

Iles Philippines : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902 245

MEXIQUE

Commerce extérieur du Mexique durant l'année fiscale 1902-1903. Industrie. — Navigation. — Le commerce français au Mexique. 298

CUBA

Situation économique, commerciale et industrielle de la province de Santiago-de-Cuba, année 1902 294

PARAGUAY

Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation 279

CHILI

Commerce du Chili en 1901 259

ÉQUATEUR

Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales 287

N. B. — Pour faciliter les recherches dans les fascicules, nous joignons à cette table une feuille d'onglets numérotés qu'il suffira de découper et de fixer au bord de la couverture du rapport portant le numéro correspondant.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 2 JUILLET 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 242

ÉTATS-UNIS

Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Pages
224.	—	**Italie** : Mouvement commercial de Gênes en 1901	» 30
225.	—	**Italie** : Navigation du port de Gênes pendant l'année 1902. — Comparaison avec le mouvement maritime de Marseille	» 30
226.	—	**Russie** . Le commerce et la navigation à Odessa en 1901	» 20
227.	—	**Espagne** : Commerce extérieur de l'Espagne en 1901. — Importation. — Exportation	» 20
228.	—	**Russie** : Commerce extérieur de la Russie en 1901 et pendant les huit premiers mois de 1902. — Le commerce français en Russie	» 10
229.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Birmanie) ; Situation économique et commerce général de la Birmanie pour l'année fiscale commençant le 1er juillet 1901 et se terminant le 30 juin 1902	» 20
230.	—	**République Cubaine** : Situation commerciale et économique de la province de Santiago de Cuba en 1901	» 20
231.	—	**Russie** : Mouvement commercial et maritime de Riga en 1901	» 20
232.	—	**États-Unis** : L'industrie et le commerce de Chicago en 1902	» 20
233.	—	**Chili** : Situation de l'industrie manufacturière au Chili	» 10
234.	—	**Danemark** : Mouvement du commerce extérieur du Danemark en 1901. — Le commerce français en Danemark	» 20
235.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Commerce et navigation du port de Calcutta en 1901-1902 (du 1er avril au 31 mars)	» 10
236.	—	**Etats-Unis** : Les ressources minérales des États-Unis et notamment des États de la circonscription consulaire de Chicago	» 10
237.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Commerce extérieur et navigation du Canada en 1901-1902. — Conseils aux exportateurs français	» 10
238.	—	**Angleterre** : Situation économique du Royaume-Uni et le commerce franco-britannique en 1902.	» 80
239.	—	**Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la Région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902	» 10
240.	—	**Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902	» 10
241.	—	**Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901	» 40

ETATS-UNIS

Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902.

La Nouvelle-Orléans... L'année commerciale qui vient de clore fera époque dans l'histoire de ce pays et démontre une prospérité étonnante dans les affaires en général. Cette prospérité s'est développée au milieu de circonstances malheureuses, qui partout ailleurs eussent pu entraîner la ruine du pays; telles, par exemple, les grèves des mineurs, des machinistes, des ouvriers; telles encore les faillites de grandes maisons de commerce, les mauvaises récoltes et surtout l'assassinat du Président Mac Kinley. Au lieu de faiblir, l'Union est sortie de toutes ces épreuves victorieuse et plus forte que jamais; et les six dernières années qui viennent de s'écouler sont des plus glorieuses de son histoire.

Ses exportations ont pu légèrement diminuer, mais cette diminution a été largement compensée par l'augmentation dans les importations.

C'est au Sud toutefois que revient la plus grande part de ce progrès. Il n'est pas dans le monde de région qui possède des ressources aussi variées. Ses magnifiques forêts; la richesse de son sol et de ses mines, ses innombrables et précieux moyens de communication par terre et par eau ont attiré l'attention du savant et de l'homme d'affaires, du travailleur et du capitaliste et tout le monde s'y dirige pour pouvoir mettre à profit ses inépuisables ressources.

Une partie de ce succès doit être attribuée à la Nouvelle-Orléans qui a tant contribué à la prospérité de l'Etat de la Louisiane. Fait bien incontestable et qui fait le plus grand honneur à la Cité du Croissant, elle devient rapidement un des plus grands centres d'activité du Nouveau Monde. Avec ce fleuve majestueux à ses portes et les vastes régions de la vallée en cultivation, à travers la Louisiane et le Mississipi, elle contrôle par terre et par mer tout le trafic.

Les statistiques commerciales pour l'année fiscale qui s'est terminée le 31 août dernier, indiquent une baisse dans les exportations de ce port; mais il est juste de remarquer qu'il en est ainsi pour tous les autres ports de l'Union. Cette diminution est plus que contre ba-lancée par l'augmentation dans les importations qui cette année ont atteint le chiffre énorme de

23,200,623 dollars, ce qui ne s'était jamais vu depuis plus de trente années.

D'après les chiffres fournis par la douane de ce port, la valeur des échanges de la Nouvelle-Orléans avec l'étranger pendant l'année 1901-1902, est représentée par 154,357,200 dollars, contre 172,753;583 dollars en 1900-1901.

Ces chifres se décomposent de la façon suivante :

1901-1902	Importations.	24.066.349	dollars
—	Exportations	130.290.451	—
	Total . .	154.357.200	dollars
1900-1901	Importations.	21.093.905	dollars
—	Exportations.	151.059.678	—
	Total . .	172.753.583	dollars

Les importations ont augmenté de 2,962,444 dollars tandis que les exportations ont diminué de 21,368,827 dollars.

Le tableau ci-après indique les principales marchandises entrées sur le marché de la Nouvelles-Orléans en 1901-1902.

Désignation des marchandises.	Valeur en dollars.
Acajou.	113.712
Alcools	38.579
Animaux et bestiaux	742
Articles divers	71.398
Bijoux.	4.454
Bois divers	33.825
Boutons	1.081
Brosses	3.825
Café.	7.502.438
Caoutchouc	244.355
Champagne	132.877
Chapeaux	4.371
Chocolat.	3.557
Cigares et cigarettes	71,432
Ciment	68.716
Citrons	189.319
Confiseries.	1.714
Conserves alimentaires.	10.948
Cordonnet.	504.843
Cornichons et sauces	288.531
Coton non ouvré	46.655
Coton ouvré	335.514
Créosote.	14.489
Cuir.	1.972
Cuivre.	1.083
Eaux-de-vie	14.860

Désignation des marchandises.	Valeur en dollars.
Eaux minérales	35.564
Engrais	59.664
Epices et poivre	37.186
Fer et acier	8.438
Fromages	27.332
Fruits divers	23.861
Fruits et noix	2.084.758
Fruits secs	20.168
Gants	7.659
Gingembre	6.510
Graines	3.702
Herbes diverses	37.913
Herbes sisales	3.186.872
Houblon	8.438
Huiles	63.800
Instruments de musique	7.665
Jouets	63.307
Laine	16.050
Légumes conservés	44.520
Légumes frais	22.892
Lin et chanvre	2.908.211
Zincs et gravures	3.470
Macaroni et vermicelle	15.795
Malt	65.274
Marbre	22.560
Métaux	17.686
Nattes	164.775
Œuvres d'art	3.423
Oranges	7.162
Os et cornes	2.114
Oseille	1.499
Papier	25.927
Parfumerie	2.367
Peaux	1.718
Peintures	5.402
Pendules	2.314
Pierre	2.184
Plumes et fleurs	1.432
Poissons	141.431
Porcelaines	148.591
Produits chimiques et drogues	118.109
Produits divers	61.488
Riz	86.768
Sacs pour coton	121.645
Sacs pour grains	296.258
Savon	6.880
Sel	50.768
Soieries	14.956
Soufre	37.456

Désignation des marchandises.	Valeur en dollars.
Sucre de betterave	1.306.370
Sucre de canne	2.543.128
Sucres divers	53.389
Tabacs	150.898
Thé	1.957
Verre et verrerie	32.580
Vin en bouteille	59.549
Vin en fûts	34.135

En examinant le mouvement de l'importation au point de vue du pays de provenance, on constate d'après les chiffres qui suivent que la France figure à la troisième place, venant après l'Allemagne et l'Angleterre.

EXPORTATION

Pays de provenance.	Valeur en dollars.
Allemagne	1.596.336
Angleterre	1.481.888
France	579.111
Italie	343.995
Autriche-Hongrie	148.908
Belgique	81.061
Suisse	48.579
Espagne	41.639
Portugal	14.734
Pays-Bas	13.131
Russie	5.465
Suède et Norvège	3.771
Danemark	2.000
Autres pays	19.705.731
	24.066.349

Les chiffres suivants indiquent la valeur des importations faites par mois du 1er août 1901 au 31 juillet 1902.

Année 1901-1902.	Valeur en dollars.
Août	1.910.637
Septembre	1.609.658
Octobre	3.062.804
Novembre	2.007.744
Décembre	1.294.229
Janvier	1.293.376
Février	1.478.653
Mars	1.642.637
Avril	1.752.113
Mai	3.259.531
Juin	2.225.927
Juillet	2.529.040
Total	24.066.349

Si l'on examine maintenant en détail le mouvement des exportations, on constate que les principales marchandises exportées en 1901-1902 ont été les suivantes :

Désignation des marchandises.	Valeur en dollars.
Acides et produits chimiques	65.224
Alcools	6.503
Allumettes	12.217
Amidon	6.813
Animaux	53.862
Articles divers	63.493
Avoine	396.029
Balais et brosses	7.620
Bestiaux	67.091
Beurre	33.015
Bijoux	1.564
Blé	13.333.031
Bois	3.026.040
Bottes et souliers	148.144
Bougies	37.351
Briques	3.081
Café et chocolat	7.654
Candi et confiserie	5.884
Caoutchouc	16.102
Cars et tramways	100.187
Charbon	22.287
Charcuterie	13.908
Chaux	1.304
Chevaux	5.400.797
Cheveux	1.059
Ciment	12.472
Cordage et cordonnet	69.207
Coton	82.028.614
Cuivre	3.446
Cycles	3.290
Douves	2.514.424
Encre	3.161
Engrais	24.458
Etain	13.224
Farine	2.250.669
Farine de graine de coton et tourteaux	5.846.967
Farine de maïs	1.495
Fer-blanc	8.793
Foin	308.370
Fromage	11.358
Fruits	22.701
Glucose	5.600
Goudron	1.446
Graine de coton	201.686
Graisse	40.934

Désignation des marchandises.	Valeur en dollars.
Harnais et selles	48.677
Houblon	1.501
Huile de coton	2.940.980
Huiles diverses	70.447
Instruments de musique	6.927
Instruments et appareils	15.135
Jambons	63.222
Laine	93.848
Lait concentré	13.753
Lampes et chandeliers	10.625
Lard	745.857
Légumes	93.848
Livres et gravures	4.874
Machines pour agriculture	22.049
Maïs	1.403.638
Malles et valises	3.335
Malt	52.437
Marbre et pierre	2.525
Médecines	19.641
Mélasse et sirop	125.809
Meubles	1.165
Montres et pendules	1.041
Morue et poissons	83.284
Mulets	1.835.435
Noires	2.253
Œufs	130.637
Os et cornes	4.742
Paille	11.660
Pain et biscuits	26.601
Papier	30.810
Parfumerie et cosmétique	7.819
Peaux	3.825
Peintures et couleurs	16.662
Plomb	5.421
Plumes	52.572
Pommes, prunes et raisins	14.325
Porc salé et conservé	90.985
Poudre à canon	23.587
Résine	203.882
Riz	225.837
Sacs	11.790
Saindoux	65.402
Savon	108.446
Sel	3.858
Son	119.016
Spiritueux	3.098
Sucre	11.669
Suif	19.333
Tabacs	3.166.611

Canada	39.884	tonnes.
Iles anglo-normandes	38.311	—
Cap de Bonne-Espérance	35.258	—
Autriche-Hongrie	31.319	—
Portugal	22.777	—
Egypte	19.820	—
Danemark	19.015	—
Belgique	18.907	—
Turquie	16.247	—
Japon	16.190	—
Etablissements des Détroits	10.963	—
Norvège	8.583	—
Brésil	8.270	—
Chine	7.303	—
Chili	7.019	—
Terre-Neuve	6.101	—
Grèce	1.860	—
Argentine	1.700	—
Saint-Domingue	1.400	—
Indes néerlandaises	1.071	—
Mexique	1.000	—
Natal	780	—
Siam	619	—
Indes occident. britanniques	480	—
Maroc	270	—
Venezuela	227	—
Gibraltar	212	—
Malte	180	—
Total	3.016.368	tonnes.
Cabotage des côtes du Royaume-Uni	398.840	—
Total de l'exportation	3.415.208	tonnes.

L'approvisionnement des différents pays est indiqué par les tableaux ci-après, établis selon les matières exportées :

Charbons et briquettes.

France et ses colonies	1.333.335	tonnes.
Italie	341.052	—
Etats-Unis d'Amérique	281.034	—
Espagne	209.321	—
Allemagne	175.465	—
Suède	90.132	—
Hollande	43.442	—
Canada	39.215	—
Iles anglo-normandes	38.311	—
Russie	33.364	—
Cap de Bonne-Espérance	30.124	—
Autriche-Hongrie	29.503	—

Egypte	19.820	tonnes.
Turquie	16.239	—
Danemark	14.297	—
Portugal	13.032	—
Norvège	8.495	—
Brésil	8.270	—
Terre-Neuve	6.034	—
Chili	5.318	—
Établissements des Détroits	4.449	—
Iles anglo-normandes	3.080	—
Japon	2.203	—
Grèce	1.860	—
Argentine	1.700	—
Saint-Domingue	1.400	—
Mexique	1.000	—
Indes occident. britanniques	480	—
Natal	390	—
Maroc	270	—
Venezuela	227	—
Gibraltar	212	—
Malte	180	—
Total	2.753.254	tonnes.
Trafic du cabotage	270.937	—
Total général	3.024.191	tonnes.

contre 2.774.915 tonnes exportées en 1901.

Métaux autres que le fer.

Hollande	2.855	tonnes.
Allemagne	2.572	—
France	1.948	—
Belgique	1.735	—
Russie	1.375	—
Italie	658	—
Chine	350	—
Suède	140	—
États-Unis	49	—
Autriche	43	—
Portugal	36	—
Établissements des Détroits	29	—
Danemark	10	—
Indes néerlandaises	10	—
Cap de Bonne-Espérance	1	—
Total	11.811	tonnes.

contre 13,695 tonnes en 1901.

Fers blancs et noirs, fonte, pièces moulées, rails et machines.

Russie	52.671	tonnes.
États-Unis	41.987	—
Hollande	20.539	—
France et Algérie	19.487	—
Allemagne	16.178	—
Japon	13.819	—
Italie	12.916	—
Belgique	12.171	—
Portugal	9.412	—
Chine	6.931	—
Etablissements des Détroits	6.238	—
Danemark	4.244	—
Cap de Bonne-Espérance	2.135	—
Suède et Norvège	1.935	—
Autriche-Hongrie	1.307	—
Indes néerlandaises	1.031	—
Canada	669	—
Siam	619	—
Natal	390	—
Chili	386	—
Espagne	52	—
Terre-Neuve	39	—
Turquie	8	—
Total	225.174	tonnes.

contre 193,448 tonnes, l'année précédente.

Marchandises diverses.

France	5.837	tonnes.
Italie	5.613	—
Colonies britanniques	3.473	—
États-Unis	2.182	—
Belgique	1.921	—
Suède	1.490	—
Chili	1.315	—
Allemagne	1.312	—
Russie	1.022	—
Hollande	508	—
Autriche-Hongrie	466	—
Danemark	464	—
Portugal	297	—
Japon	168	—
Indes néerlandaises	30	—
Chine	22	—
Espagne	9	—
Total	26.129	tonnes.

Le total des marchandises diverses exportées en 1901 avait été de 18,237 tonnes.

Cette catégorie comprend : 1° les briques et terres réfractaires, dont les principaux débouchés ont été : le Cap de Bonne-Espérance, pour 1,798 tonnes; la Belgique, pour 1,060 tonnes ; l'Italie, pour 884 tonnes, etc., donnant un total de 6,612 tonnes seulement;

2° Les engrais : superphosphates, sulfates, arsenic, alcali, qui ont atteint 15,112 tonnes et ont été demandés principalement par la France : 5,288 tonnes; l'Italie 4,382 tonnes; la Suède, 1,400 tonnes; les États-Unis, 1,293 tonnes;

3° Les produits destinés à l'alimentation, au total : 1,037 tonnes, dont le Cap a pris 485 tonnes, le Danemark 340 tonnes, etc.;

4° Les produits destinés aux manufactures, soit 1,038 tonnes, dont 524 au Cap, 195 aux Etats-Unis, 115 à l'Allemagne, etc. ;

5° Les marchandises non dénommées, soit ensemble 2,330 tonnes.

L'apport du charbon, du coke et des agglomérés par le chemin de fer s'est fait suivant le détail ci-dessous, qui indique la voie d'arrivée dans les docks de Swansea :

Par le Great Western, dock Sud	357.133	tonnes.
— dock Nord	411.627	—
— dock Prince-de-Galles	1.035.701	—
Par le Midland railway, dock Nord	10.478	—
— dock Prince-de-Galles	188.387	—
Par le London et N. W. C°, dock Sud	64.321	—
Par le Rhondda et Swansea bay C°, Prince-de-Galles	398.610	—
Par les canaux et les usines	547.561	—
Total	3.024.191	tonnes.

contre 2,774,915 tonnes, en 1901, et 1,838,451, en 1892.

NAVIGATION.

Le mouvement du port est indiqué par les chiffres ci-dessous :

Entrées.

	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	3.361	1.811.258
Voiliers	1.463	185.309
Total	4.824	1.996.567

Sorties.

Total	4.808	1.999.053

Depuis un an le gouvernement voudrait réduire le 20 0/0 sur les sucres cubains entrant aux Etats-Unis. La lutte qui s'est engagée sur ce point devant le Congrès est apaisée pour le moment, mais elle va se renouveler à la rentrée du Parlement. La prolongation des débats fait espérer que la question se résoudra en faveur de ce pays.

La consommation totale du sucre aux États-Unis a atteint 2,372,316 tonnes contre 2,229,847 tonnes en 1900-1901, ce qui constitue une augmentation de 142,469 tonnes.

Le tableau suivant donne par mois le prix des différentes qualités de sucre pour la saison 1901-1902.

	Kettle.		Centrifugal.	
Année 1901-1902.	Cours le plus bas.	Cours le plus élevé.	Cours le plus bas.	Cours le plus élevé.
Septembre .	3 3/16 cents	4 cents	2 cents	4 9/16 cents
Octobre . .	3 3/16 —	4 —	2 —	5 —
Novembre .	2 1/2 —	3 3/4 —	2 1/4 —	4.44 —
Décembre .	2 3/8 —	2 15/16 —	2 1/8 —	4.40 —
Janvier . .	2 3/8 —	3 3/4 —	1 3/4 —	4.40 —
Février . .	2 3/8 —	3 1/16 —	1 3/8 —	4.40 —
Mars. . . .	2 1/2 —	3 3/16 —	2 1/8 —	4.40 —
Avril . . .	2 1/2 —	3 3/16 —	2 1/8 —	4.40 —
Mai	2 1/2 —	3 3/16 —	2 —	4.32 —
Juin. . . .	2 1/2 —	3 3/16 —	1 3/4 —	4.32 —
Juillet. . .	2 1/2 —	3 3/16 —	1 5/8 —	4 5/16 —
Août. . . .	2 1/8 —	3 3/16 —	1 5/8 —	4.32 —

Un grand bienfait dans l'industrie sucrière est la fabrication du papier fait de la bagasse. Auparavant on ne savait que faire du résidu de la canne écrasée par les moulins. On en tire à présent un papier de bonne qualité. Cette nouvelle découverte va procurer aux planteurs sucriers des millions de bénéfices.

Grains.

D'après les chiffres qui suivent on constate que les exportations de grains ont beaucoup diminué cette année. Elles ont été de 20,037,642 boisseaux évalués à 14,736,669 dollars, contre 37,548,673 boisseaux évalués à 21,978,256 dollars. Il y a donc une diminution de 17,511,031 boisseaux et d'une valeur de 7,241,587 dollars.

Exportations de maïs et de blé par pays de destination en 1901-1902.

Maïs.

Pays de destination.	Nombre de boisseaux.	Valeur en dollars.
—	—	—
Cuba	844.342	604.263
Angleterre	521.348	339.524
Irlande	145.498	95.315
Danemark.	135.995	83.269
Mexico	130.955	77.866
France	111.428	74.432
Allemagne	68.571	42.353
Afrique du Sud . .	42.174	29.798
Pays-Bas	42.726	27.829
Nicaragua.	25.287	17.435
Honduras (anglais).	10.230	6.606
Costa-Rica	2.631	1.837
Honduras	1.744	1.269
Colombie	1.447	1.045
Guatemala	1.171	797
Total	2.085.447	1.403.638
En 1900-1901 . .	20.425.946	9.014.090

Blé.

Pays de destination.	Nombre de boisseaux.	Valeur en dollars.
—	—	—
Angleterre.	7.407.376	5.506.922
Pays-Bas	4.013.997	2.978.164
Allemagne	2.365.793	1.749.725
Belgique	2.207.390	1.638.845
France	856.216	633.711
Danemark.	526.133	393 423
Irlande	300.040	214.588
Italie	112.000	82.630
Ecosse	40.000	33.600
Costa-Rica.	34.250	32.523
Autriche	40.000	31.400
Mexique	25.000	19.500
Espagne.	24.000	18.000
Total	17.952.195	13.333.031
En 1900-1901 . .	17.122.727	12.964.166

Riz.

La culture du riz date de la plus haute antiquité, mais elle ne s'est réellement développée et perfectionnée que dans ces derniers temps en Amérique, grâce aux procedés d'irrigation qui sont d'invention moderne. Il y a le long des rives du golfe du Mexique plus de 10,000,000 d'acres propres à cette culture; mais il n'est pas probable que l'on puisse en cultiver avec un succès constant plus de 2,000,000 à 3,000,000 d'acres à cause des énormes approvisionnements d'eau nécessaires à la culture du riz. C'est à l'irrigation artificielle que l'on en doit la prodigieuse extension.

Le sud-oust de la Louisiane et le Texas dominent tous les marchés. A eux seuls, ils produisent les quatre cinquièmes de la consommation du pays.

Dans l'Etat de la Louisiane il y a actuellement 225,000 acres qui, voués à cette culture, donnent une récolte de 200,000,000 livres de riz écalé et tout fait croire que, grâce aux procédés d'irrigation maintenant en vogue, cette industrie, encore nouvelle, va faire de grands progrès.

La récolte, cette année, s'est élevée à 932,664 barils, tandis que celle de la saison 1901 n'a été que de 397,123 barils, ce qui démontre une forte augmentation, en 1901-1902, de 535,541 barils.

Farine.

Les exportations de farine se sont élevées, cette année, à 580,232 barils, évalués à 2,250,669 dollars, tandis qu'en 1900-1901, elles ont été de 589,544 barils d'une valeur de 2,297,867 dollars. Il y a donc eu en 1901-1902 une diminution de 9,312 barils et d'une valeur de 47,198 dollars.

Les chiffres qui suivent indiquent les exportations de farine par pays de destination pendant la saison 1901-1902 :

Pays de destination.	Nombre de barils.	Valeur en dollars.
Angleterre	209.790	823.857
Irlande	103.633	406.441
Cuba	84.804	305.398
Pays-Bas	51.528	202.204
Costa-Rica. . . .	40.627	159.800
Danemark.	27.593	108.139
Allemagne	15.789	61.901
Honduras (anglais).	13.021	51.087
Nicaragua.	13.784	54.114
Honduras.	11.667	46.105
Guatémala	2.962	11.699
Colombie	2.733	10.900
Belgique	2.294	8.996
Mexique.	7	28
Total. . .	580.232	2.250.669
En 1900-1901 . . .	589.544	2.297.867

Douves en chêne.

Les expéditions de douves en chêne sont en diminution, cette année, sur celles de 1901.

Le tableau suivant donne les exportations par pays de destination du 1er août 1901 au 31 juillet 1902.

Pays de destination.	Nombre de pièces.
Royaume-Uni	955.599
France	908.022
Espagne	4.137.253
Portugal	1.408.338
Allemagne et Hollande	402.987
Belgique	39.022
Italie et Autriche	183.076
Ports américains	238.481
Total	8.272.778

La valeur totale de ces exportations a été de 1,277,400 dollars.

Quant aux douves préparées, 16,957,857 pièces ont été exportées cette année à destination d'Europe; leur valeur représentant 1,837,000 dollars.

NAVIGATION.

Le mouvement général du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902, y compris la navigation sur les côtes des Etats-Unis, est représentée par 1,438 navires jaugeant 2,572,501 tonneaux à l'entrée, et, à la sortie par 1,439 bâtiments jaugeant 2,604,014 tonneaux; soit un total de 2,877 navires jaugeant 5,176,542 tonneaux.

En 1900-1901, le mouvement maritime de ce port avait été, à l'entrée, de 1,622 navires jaugeant 2,702,485 tonneaux, et, à la sortie, de 1,575 bâtiments jaugeant 2,673,989 tonneaux; soit, ensemble, 3,197 navires d'une jauge collective de 5,376,474 tonneaux.

L'année 1901-1902 présente donc, comparativement à l'année précédente, une diminution considérable de 320 navires et de 199,932 tonneaux.

L'intercourse avec les pays étrangers, bâtiments chargés et sur lest, pendant les deux dernières années, s'établit comme suit :

	Navires.	Tonneaux.
1901-1902 : Entrée	1.040	1.627.248
— Sortie	1.106	1.867.690
Total	2.146	3.494.938

	Navires.	Tonneaux.
1900-1901 : Entrée. .	1.262	1.889.056
— Sortie . .	1.248	1.985.726
Total. . . .	2.510	3.874.782

Dans ce mouvement, la part du pavillon national, en 1901-1902, a été de 379 navires jaugeant 325,765 tonneaux, dont 198 navires et 164,128 tonneaux à l'entrée et 181 bâtiments et 161,637 tonneaux à la sortie.

Celle revenant au pavillon étranger est représentée, à l'entrée, par 842 navires et 1,463,120 tonneaux, à la sortie par 925 navires et 1,706,053 tonneaux, soit un total de 1,767 bâtiments d'une jauge de 3,169,173 tonneaux.

Le tableau suivant fait connaître la part de chaque pavillon dans l'intercourse du port de la Nouvelle-Orléans avec les pays étrangers.

Entrée.

Pavillons.	Nombre de navires.	Nombre de tonneaux.
Anglais	430	1.007.285
Américain.	198	164.128
Suédois et norvégien. .	132	77.843
Espagnol	52	125.534
Allemand	50	110.781
Italien	30	78.461
Autrichien.	18	38 518
Français	12	20.349
	922	1.622 899

Sortie.

Pavillons.	Nombre de navires	Nombre de tonneaux.
Anglais	434	1.019.843
Américain.	181	161.637
Suédois et Norvégien .	127	71.534
Espagnol.	49	101.473
Allemand	49	106.069
Italien.	31	80.455
Autrichien.	17	36.450
Français.	12	20.349
	900	1.597.810

Comme on le voit par les chiffres qui précèdent la France figure au dernier rang avec 12 navires jaugeant 20,349 tonneaux à l'entrée comme à la sortie.

En 1900-1901 la France figurait au dernier rang ayant à l'entrée et à la sortie 2 navires jaugeant 3,153 tonneaux. Il y a donc eu cette année une augmentation de 10 navires et de 17,196 tonneaux.

Le tableau qui suit fait connaître le nombre et la nationalité des navires expédiés pendant l'année 1901-1902 de la Nouvelle-Orléans à destination de ports français.

Nationalité.	Havre	Bordeaux.	Dunkerque.	Rouen.	Marseille.	Nantes.	Cette.	Fort de France.	Totaux
Anglais . .	17	6	»	2	»	2	»	»	27
Espagnols .	11	5	1	»	3	»	»	»	20
Français. .	10	»	»	»	1	»	»	1	12
Allemands .	2	1	7	»	»	»	»	»	10
Italiens . .	1	»	»	»	4	»	1	»	6
Autrichiens.	»	»	»	»	»	»	2	»	2
Norvégiens .	1	1	»	»	»	»	1	»	3
Totaux . .	42	13	8	2	8	2	4	1	80

Au quadruple point de vue de la finance, de la manufacture, de l'industrie agricole et du trafic, les quatre grandes ressources de prospérité pour toute communauté nationale ou municipale, l'année commerciale 1901-1902 a été une des plus brillantes dans l'histoire de la cité du Croissant.

Les progrès en tout genre y ont été sans exemple dans le passé, fameux même pourrait-on dire et la saison 1902-1903 promet encore de dépasser celle de 1901-1902 sous ces rapports.

Les récoltes sont pleines de promesses et la perspective est magnifique.

AMBROGI,
Consul de France.

UNIVERSITY OF CALIFORNIA

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 2 JUILLET 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 243

ANGLETERRE

Commerce et Navigation du port de Swansea en 1902.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e)

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix
225.	—	**Italie** : Navigation du port de Gênes pendant l'année 1902. — Comparaison avec le mouvement maritime de Marseille.	» 10
226.	—	**Russie** : Le commerce et la navigation à Odessa en 1901.	» 20
227.	—	**Espagne** : Commerce extérieur de l'Espagne en 1901. — Importation. — Exportation.	» 20
228.	—	**Russie** : Commerce extérieur de la Russie en 1901 et pendant les huit premiers mois de 1902. — Le commerce français en Russie.	» 30
229.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Birmanie) : Situation économique et commerce général de la Birmanie pendant l'année fiscale commençant le 1er juillet 1901 et se terminant le 30 juin 1902.	» 20
230.	—	**République Cubaine** : Situation commerciale et économique de la province de Santiago de Cuba en 1901	» 20
231.	—	**Russie** : Mouvement commercial et maritime de Riga en 1901	» 20
232.	—	**États-Unis** : L'industrie et le commerce de Chicago en 1902	» 20
233.	—	**Chili** : Situation de l'industrie manufacturière au Chili	» 10
234.	—	**Danemark** : Mouvement du commerce extérieur du Danemark en 1901. — Le commerce français en Danemark.	» 20
235.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Commerce et navigation du port de Calcutta en 1901-1902 (du 1er avril au 31 mars)	» 10
236.	—	**États-Unis** Les ressources minérales des États-Unis et notamment des États de la circonscription consulaire de Chicago.	» 10
237.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Commerce extérieur et navigation du Canada en 1901-1902. — Conseils aux exportateurs français.	» 10
238.	—	**Angleterre** : Situation économique du Royaume-Uni et le commerce franco-britannique en 1902	» 80
239.	—	**Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902	» 10
240.	—	**Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902	» 10
241.	—	**Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901	» 40
242.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902	» 20

ANGLETERRE

Commerce et Navigation du port de Swansea en 1902.

Swansea... La dépression qui s'était fait sentir dans les affaires de ce port au cours de l'année 1901, non seulement s'est arrêtée pendant 1902, mais elle a cédé devant l'impulsion du mouvement ascensionnel, que l'interruption de cette seule année n'avait pas suffi à arrêter et qui présage à Swansea un avenir des plus prospères.

Le total du commerce a atteint le chiffre de 4,262,175 tonnes, contre 3,852,799 en 1901, et 4,104,514 tonnes en 1900, soit une proportion de 48 0/0 au-dessus du chiffre noté il y a dix ans. Jamais encore ce port n'avait enregistré une semblable activité.

Les importations accusent, sur l'an passé, une augmentation de 106,514 tonnes; les exportations, une augmentation de 302,862 tonnes, soit un total de 409,376 tonnes, équivalent à une avance de 10.6 0/0.

Ce résultat satisfaisant a été atteint grâce au progrès du commerce du charbon, du coke et des briquettes qui y ont contribué pour 250,000 tonnes; le fer-blanc a donné 32,343 tonnes; le fer et l'acier, 48,000 tonnes; les bois, 34,380 tonnes; le minerai de fer, 21,600 tonnes; les produits chimiques, 11,000 tonnes; les grains, 8,000 tonnes.

L'exportation du charbon sur San-Francisco n'a pas donne lieu à une majoration de chiffre sur l'année précédente; mais, sur l'ensemble des côtes septentrionales de l'Atlantique américain, l'accroissement a été de 154,000 tonnes, dû principalement aux grèves dont a pâti l'industrie houillère du Nouveau-Monde. Le Canada, pour sa part, a noté un progrès de 30,000 tonnes.

Le commerce avec les pays d'Extrême-Orient a atteint l'énorme majoration de 20 0/0; c'est surtout en fers-blancs et en plaques galvanisées pour toitures que la demande se produit; de date récente, d'ailleurs, et depuis que l'ouverture du dock du Prince-de-Galles donne accès à des vapeurs prenant jusqu'à 6,000 tonnes de marchandises.

Le total du commerce d'importation a été de 846,967 tonnes; le commerce d'exportation a atteint 3,415,208 tonnes; défalcation faite du trafic avec la côte britannique, il reste, pour le commerce extérieur de Swansea, 555,076 tonnes à l'importation et 3,016,368 tonnes à l'exportation. Sur ces chiffres, la part de la France est de 59,371 tonnes importées directement et 1,230,244 tonnes exportées, soit 10 0/0 de l'importation et 40 0/0 de l'ex-

portation. Notre pays vient donc en tête du commerce étranger, ainsi que le fait ressortir le tableau sommaire suivant :

Commerce total par pays.
(Tonne de 1,015 kilog.)

Pays.	1902.	1901.	1900.
France	1.289.615	1.210.708	1.358.275
Etats-Unis	449.212	256.899	262.556
Italie	375.413	331.353	373.638
Allemagne, Hollande, Danemark	372.629	370.665	361.606
Espagne	332.258	225.090	223.536
Côte septentrionale d'Afrique	181.235	194.565	194.994
Pays scandinaves	155.922	139.574	140.334
Russie	135.980	115.668	112.402
Côte méridionale d'Afrique	59.266	71.381	73.168
Autriche, Grèce, Roumanie	55.769	64.625	54.734
Portugal	42.646	49.548	45.770
Amérique du Sud	41.801	42.335	71.856
Iles anglo-normandes	38.411	27.510	32.520
Extrême-Orient	36.631	36.931	22.422
Iles d'Afrique	2.679	6.065	2.452
Indes Occidentales	1.880	598	»
Australie et Nouvelle-Calédonie	97	7.030	9.532
Total du commerce extérieur	3.571.444	3.150.545	3.339.795
Commerce des côtes britanniques	690.731	702.254	764.719
Total général	4.262.175	3.852.799	4.104.514

IMPORTATION.

L'ensemble des importations, en poids et en valeur, se trouve indiqué dans le tableau ci-dessous :

Articles.	Tonnes.	Valeur en liv. st.
Charbon à gaz, goudron de houille et brai	35.295	113.579
Minerais et alliages (cuivre, argent, plomb, étain, nickel)	119.017	2.546.431
Minerai et résidus de zinc	55.028	292.509
— de fer	107.646	83.426
Fer, acier, ferro-manganèse, fonte, pièces moulées et machines	152.118	622.657
Bois de construction et poteaux de mines	124.697	224.977
Briques, pierre à chaux, argile, etc.	32.124	46.882
Minerai de soufre, pyrite, phosphate, sels, etc.	40.600	131.436
Farines, grains, pommes de terre, fruits, foin, etc.	151.256	1.058.796
Sparte, huile, écorce, laine, suif, etc.	8.601	87.054
Autres marchandises diverses	20.585	205.850
Total	846.967	5.413.597

Ce total d'importations comprend les arrivages des autres ports du Royaume-Uni, soit une quantité de 291,891 tonnes, laissant aux entrées de l'étranger un tonnage 555,076 tonnes.

Les pays importateurs ont fourni les quantités suivantes :

Importation des différents pays.

(Tonne de 1,015 kilog.)

Espagne	124.327	tonnes.
France	59.371	—
Russie	47.348	—
Belgique	33.246	—
Suède et Norvège	33.063	—
Hollande	31.722	—
Terre Neuve	26.605	—
Allemagne	25.883	—
Cap de Bonne-Espérance	23.228	—
Portugal	20.619	—
Canada	19.327	—
États-Unis d'Amérique	28.533	—
Grèce	18 410	—
Italie	15.174	—
Tunisie	14.535	—
Chili	13.772	—
Argentine	9.663	—
Pays austro-hongrois	4.180	—
Mexique	2.490	—
Danemark	1.642	—
Bolivie	1.150	—
Japon	460	—
Iles anglo-normandes	100	—
Australie	97	—
Iles Canaries	86	—
Etablissements des Détroits	25	—
Total	555.076	tonnes.
Importations côtières	291.891	—
Total des importations	846.967	tonnes.

On trouve ci-après les tableaux des articles importés, d'après la quantité fournie par chaque pays :

Minerais autres que le fer.

(Tonne de 1,015 kilog.)

Terre-Neuve	26.600	tonnes.
Cap de Bonne-Espérance	23.225	—
Italie	14.331	—
Tunisie	13.660	—
Etats-Unis	12.597	—
Chili	12.061	—

Espagne	7.056	tonnes.
Allemagne	3.516	—
Mexique	2.490	—
Portugal	2.088	—
France	1.944	—
Hollande	1.894	—
Autriche-Hongrie	1.620	—
Belgique	1.339	—
Suède et Norvège	1.337	—
Bolivie	1.150	—
Japon	460	—
Canada	175	—
Australie	97	—
Danemark	70	—
Russie	31	—
Etablissements des Détroits	25	—
Total	127.766	tonnes.

contre 144,516 tonnes pour l'année précédente.

Minerais de fer.

Espagne	103.561	tonnes.
Hollande	23.375	—
Belgique	23.875	—
Allemagne	9.841	—
Russie	8.771	—
Autriche-Hongrie	2.560	—
Suède et Norvège	2.582	—
Portugal	2.265	—
Danemark	1.506	—
France	1.180	—
Italie	255	—
Etats-Unis	33	—
Total	179.804	tonnes.

contre 111,343 tonnes pendant 1901.

Bois et poteaux de mines.

France	49.318	tonnes.
Canada	18.629	—
Norvège	11.787	—
Russie	10.661	—
Espagne	10.560	—
Portugal	8.405	—
Suède	4.604	—
Etats-Unis d'Amérique	3.556	—
Belgique	3.364	—
Allemagne	3.139	—
Hollande	178	—
Iles anglo-normandes	100	—
Italie	18	—
Total	124.319	tonnes.

contre 88.473 tonnes pendant l'année 1901.

Soufre et ses dérivés
phosphates minéraux, nitrate, coprolithes, etc.

Norvège	12.573	tonnes.
Portugal	7.598	—
Espagne	2.819	—
Chili	1.670	—
France	1.201	—
Belgique	950	—
Tunisie	875	—
Italie	520	—
Allemagne	397	—
Hollande	345	—
Etats-Unis	12	
Danemark	4	—
Total	28.964	tonnes.

contre 27,200 tonnes pour 1901.

Produits agricoles alimentaires.

Russie	27.765	tonnes.
Grèce	18.410	—
Etats-Unis	11.403	—
Argentine	9.663	—
Allemagne	8.203	
France	5.433	—
Hollande	4.906	—
Belgique	3.363	—
Canada	423	—
Portugal	162	—
Iles Canaries	86	—
Chili	19	—
Terre-Neuve	5	—
Total	89.841	tonnes.

contre 87,594 tonnes en 1901.

Produits destinés aux manufactures

Etats-Unis	827	tonnes.
Belgique	555	—
Allemagne	387	—
Hollande	274	—
Espagne	181	—
France	45	—
Chili	22	—
Cap de Bonne Espérance	3	—
Danemark	2	—
Portugal	1	—
Total	2.297	tonnes.

contre 2,508 tonnes pendant l'année précédente.

Marchandises diverses

Allemagne	400 tonnes.
Belgique	300 —
France	250 —
Hollande	250 —
Suède et Norvège	180 —
Espagne	150 —
Etats-Unis	125 —
Russie	120 —
Portugal	100 —
Canada	100 —
Danemark	60 —
Italie	50 —
Total	2.085 tonnes.

contre 2,130 tonnes importées en 1901.

EXPORTATION.

L'ensemble des exportations ressort du tableau ci-dessous; elles comprennent en majeure partie l'industrie du combustible et de la métallurgie. (Tonne de 1,015 kilog.).

Articles.	Tonnes.	Valeur.
Charbon et coke	2.514.943	1.760.460
Briquettes	509.248	350.108
Cuivre, zinc, argent, nickel	20.451	1.086.378
Fer, acier, rails, pièces de fonte	26.027	309.857
Tôles étamées, zinguées et nues	271.832	3.805.648
Bois de construction	2.041	6.144
Briques et terres réfractaires	7.265	21.979
Alcali, superphosphate, arsenic, poudre	31.792	321.183
Farines, grains, pommes de terre	12.527	101.472
Huiles, écorces, laines, etc.	2.201	71.564
Marchandises diverses	16.881	84.405
Total	3.415.208	7.919.198

Quantités à destination des différents pays.

(Tonne de 1,015 kilog.)

France et ses colonies	1.360.607 tonnes.
Italie	360.239 —
Etats-Unis d'Amérique	325.252 —
Espagne	209.382 —
Allemagne	195.527 —
Suède	93.619 —
Russie	88.632 —
Hollande	67.344 —

Canada	39.884	tonnes.
Iles anglo-normandes	38.311	—
Cap de Bonne-Espérance	35.258	—
Autriche-Hongrie	31.319	—
Portugal	22.777	—
Egypte	19.820	—
Danemark	19.015	—
Belgique	18.907	—
Turquie	16.247	—
Japon	16.190	—
Etablissements des Détroits	10 963	—
Norvège	8.583	—
Brésil	8.270	—
Chine	7.303	—
Chili	7.019	—
Terre-Neuve	6.101	—
Grèce	1.860	—
Argentine	1.700	—
Saint-Domingue	1.400	—
Indes néerlandaises	1.071	—
Mexique	1.000	—
Natal	780	—
Siam	619	—
Indes occident. britanniques	480	—
Maroc	270	—
Venezuela	227	—
Gibraltar	212	—
Malte	180	—
Total	3.016.368	tonnes.
Cabotage des côtes du Royaume-Uni	398.840	—
Total de l'exportation	3.415.208	tonnes.

L'approvisionnement des différents pays est indiqué par les tableaux ci-après, établis selon les matières exportées :

Charbons et briquettes.

France et ses colonies	1.333.335	tonnes.
Italie	341.052	—
Etats-Unis d'Amérique	281.034	—
Espagne	209.321	—
Allemagne	175.465	—
Suède	90.132	—
Hollande	43.442	—
Canada	39.215	—
Iles anglo-normandes	38.311	—
Russie	33.364	—
Cap de Bonne-Espérance	30.124	—
Autriche-Hongrie	29.503	—

Egypte	19.820	tonnes.
Turquie	16.239	—
Danemark	14.297	—
Portugal	13.032	—
Norvège	8.495	—
Brésil	8.270	—
Terre-Neuve	6.034	—
Chili	5.318	—
Établissements des Détroits	4.449	—
Iles anglo-normandes	3.080	—
Japon	2.203	—
Grèce	1.860	—
Argentine	1.700	—
Saint-Domingue	1.400	—
Mexique	1.000	—
Indes occident. britanniques	480	—
Natal	390	—
Maroc	270	—
Venezuela	227	—
Gibraltar	212	—
Malte	180	—
Total	2.753.254	tonnes.
Trafic du cabotage	270.937	—
Total général	3.024.191	tonnes.

contre 2.774.915 tonnes exportées en 1901.

Métaux autres que le fer.

Hollande	2.855	tonnes.
Allemagne	2.572	—
France	1.948	—
Belgique	1.735	—
Russie	1.375	—
Italie	658	—
Chine	350	—
Suède	140	—
États-Unis	49	—
Autriche	43	—
Portugal	36	—
Établissements des Détroits	29	—
Danemark	10	—
Indes néerlandaises	10	—
Cap de Bonne-Espérance	1	—
Total	11.811	tonnes.

contre 13,695 tonnes en 1901.

Fers blancs et noirs, fonte, pièces moulées, rails et machines.

Russie	52.671	tonnes.
États-Unis	41.987	—
Hollande	20.539	—
France et Algérie	19.487	—
Allemagne	16.178	—
Japon	13.819	—
Italie	12.916	—
Belgique	12.171	—
Portugal	9.412	—
Chine	6.931	—
Etablissements des Détroits	6.238	—
Danemark	4.244	—
Cap de Bonne-Espérance	2.135	—
Suède et Norvège	1.935	—
Autriche-Hongrie	1.307	—
Indes néerlandaises	1.031	—
Canada	669	—
Siam	619	—
Natal	390	—
Chili	386	—
Espagne	52	—
Terre-Neuve	39	—
Turquie	8	—
Total	225.174	tonnes.

contre 193,448 tonnes, l'année précédente.

Marchandises diverses.

France	5.837	tonnes.
Italie	5.613	—
Colonies britanniques	3.473	—
États-Unis	2.182	—
Belgique	1.921	—
Suède	1.490	—
Chili	1.315	—
Allemagne	1.312	—
Russie	1.022	—
Hollande	508	—
Autriche-Hongrie	466	—
Danemark	464	—
Portugal	297	—
Japon	168	—
Indes néerlandaises	30	—
Chine	22	—
Espagne	9	—
Total	26.129	tonnes.

Le total des marchandises diverses exportées en 1901 avait été de 18,237 tonnes.

Cette catégorie comprend : 1° les briques et terres réfractaires, dont les principaux débouchés ont été : le Cap de Bonne-Espérance, pour 1,798 tonnes; la Belgique, pour 1,060 tonnes ; l'Italie, pour 884 tonnes, etc., donnant un total de 6,612 tonnes seulement ;

2° Les engrais : superphosphates, sulfates, arsenic, alcali, qui ont atteint 15,112 tonnes et ont été demandés principalement par la France : 5,288 tonnes; l'Italie 4,382 tonnes; la Suède, 1,400 tonnes; les États-Unis, 1,293 tonnes;

3° Les produits destinés à l'alimentation, au total : 1,037 tonnes, dont le Cap a pris 485 tonnes, le Danemark 340 tonnes, etc.;

4° Les produits destinés aux manufactures, soit 1,038 tonnes, dont 524 au Cap, 195 aux Etats-Unis, 115 à l'Allemagne, etc. ;

5° Les marchandises non dénommées, soit ensemble 2,330 tonnes.

L'apport du charbon, du coke et des agglomérés par le chemin de fer s'est fait suivant le détail ci-dessous, qui indique la voie d'arrivée dans les docks de Swansea :

Par le Great Western, dock Sud	357.133	tonnes.
— dock Nord	411.627	—
— dock Prince-de-Galles	1.035.701	—
Par le Midland railway, dock Nord	10.478	—
— dock Prince-de-Galles	188.387	—
Par le London et N. W. C°, dock Sud	64.321	—
Par le Rhondda et Swansea bay C°, Prince-de-Galles	398.610	—
Par les canaux et les usines	547.561	—
Total	3.024.191	tonnes.

contre 2,774,915 tonnes, en 1901, et 1,838,451, en 1892.

NAVIGATION.

Le mouvement du port est indiqué par les chiffres ci-dessous :

Entrées.

	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	3.361	1.811.258
Voiliers	1.463	185.309
Total	4.824	1.996.567

Sorties.

Total	4.808	1.999.053

Sur ces chiffres, il y a eu 36 navires, jaugeant 53,880 tonnes, qui ont fait escale pour prendre du charbon de soute seulement; la quantité enlevée ainsi a été de 21,193 tonnes de combustible.

En 1901, on avait noté 4,919 sorties de navires, jaugeant 1,952,162 tonneaux, soit 111 navires de plus qu'en 1902; mais avec une réduction dans le tonnage qui se chiffre par 46,891 tonnes; en sorte que les droits de port, qui avaient subi l'an passé un recul de 1,863 liv. st. sur 1900, sont aujourd'hui en avance sur cette date : le port a perçu, en effet, 44,860 liv. st. 14 sh. 6 d., en 1902; 41,046 liv. st. 15 sh. 9 d. en 1901, et 42,910 liv. st. 9 sh. 1 d. en 1900.

La nature de la navigation, pour les deux dernières années, ressort du tableau suivant :

	1901.		1902.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Cabotage	2.361	333.950	2.266	315.186
Navigation avec l'Europe	2.301	1.205.351	2.295	1.260.186
— au delà de l'Europe	257	412.861	247	423.681
Total	4.919	1.952.162	4.808	1.999.053

La capacité de ces bâtiments est sériée par les chiffres ci-après :

	Navires.	Tonnes.
Au-dessous de 150 tonnes	1.944	148.012
De 150 à 250 tonnes	623	121.472
De 250 à 350 —	389	114.558
Au dessus de 350 tonnes	1.852	1.615.011
Total	4.808	1.999.053

Nationalité des bâtiments entrés en 1901 et 1902.

	1901.		1902.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Grande-Bretagne	3.866	1.357.673	3.697	1 360.459
France	491	213.692	469	196.032
Norvège	234	122.257	248	137.354
Allemagne	113	65.123	99	62.572
Hollande	55	36.207	67	46.904
Suède	76	50.894	75	44.547
Espagne	22	17.477	40	38.236
Danemark	26	14.364	41	28.573
Italie	29	33.030	24	27.305
Belgique	17	12.489	23	19.373
Autriche	9	9.607	13	17.166
Russie	21	11.533	22	11.011
Grèce	7	5.329	4	4.228
Uruguay	»	»	2	2.807
États-Unis	1	70	»	»
Portugal	1	298	»	»
Argentine	1	20q	»	»
Total	4.969	1.950.248	4.824	1.996.567

On voit que les pavillons du Portugal, de l'Argentine et des Etats-Unis n'ont pas paru cette année, non plus que ceux du Brésil et d'Hawaï, qui avaient cessé dès 1901 de fréquenter notre port.

Sur ces totaux, les pavillons étrangers sont représentés par : 1,103 bâtiments jaugeant 592,575 tonnes, en 1901, et 1,127 bâtiments jaugeant 636,108 tonnes en 1902.

Les vapeurs y entrent pour :

	En 1901.		En 1902.	
	Navires.	Tonnes.	Navires.	Tonnes.
Britanniques. .	2.619	1.243.025	2.551	1.257.902
Etrangers . . .	794	514.820	810	553.356
Totaux. .	3.413	1.757.845	3.361	1.811.258

Part de la France et de ses colonies, dans la navigation et le commerce de Swansea.

Les entrées de vapeurs français en 1902 ont été de 226 navires jaugeant 143,993 tonnes ; les voiliers ont fourni 243 navires jaugeant 52,039 tonneaux ; soit un total de 469 navires jaugeant 196,032 tonnes.

Les deux années précédentes avaient donné :

1901.	1902.
269 vapeurs et 156.380 tonnes.	271 vapeurs et 166,535 tonnes.
222 voiliers et 31.460 —	217 voiliers et 32.142 —
491 navires et 188.020 tonnes.	488 navires et 198.677 tonnes.

La moyenne du tonnage s'est donc maintenue au chiffre qu'elle atteignit l'année de l'Exposition, qui était elle-même un maximum, puisque nous trouvons, pour 1899, 421 navires jaugeant 159,504 tonneaux ; pour 1898, 397 navires jaugeant 139,052 tonneaux, contre une navigation de 281 navires et 61,505 tonneaux de jauge, en 1892, c'est-à-dire il y a dix années seulement.

La proportion entre nos navires et les étrangers a été, par conséquent, de 469 français pour 658 étrangers, avec les jauges respectives de 196,032 tonneaux français et 449,076 tonneaux étrangers.

Nos bâtiments ont importé, dans les trois dernières années :

	1902.	1901.	1900.
Poteaux de mines.	30.261	27.975	23.991
Minerai.	11.430	7.470	17.275
Silex	»	»	125
Blé, sarrazin . . .	3.600	»	»
Pommes de terre .	140	270	839
Oignons.	673	460	335
Divers	858	1.655	»
Totaux . . .	46.922	37.830	42.565

Détail de la provenance des poteaux de mines en 1902.

Porthom	60	tonnes.
Portnavalo	160	—
Pont-Labbé	165	—
Perroline	175	—
Port-Louis	205	—
La Rochelle	210	—
Mortagne	220	—
Bayonne	285	—
Les Sables	300	—
La Roche-Saint-Bernard	335	—
La Tremblade	385	—
Château d'Oléron	755	—
La Pallice	850	—
Hennebont	870	—
Redon	1.140	—
Blaye	1.624	—
Auray	2.303	—
Pauillac	2.755	—
Vannes	4.899	—
Arcachon	5.885	—
Lorient	6.680	—
Total	30.261	tonnes.

L'exportation effectuée par navires français a porté exclusivement sur les combustibles, briquettes et charbons, dans les proportions indiquées aux tableaux ci-dessous :

Exportation des briquettes, à destination de :

La Rochelle	6.260	tonnes.
Barcelone	5.100	—
Arcachon	4.502	—
Mortagne	3.570	—
Tonnay-Charente	2.800	—
Oran	2.600	—
Saint-Nazaire	2.400	—
Bizerte	2.250	—
Alger	2.000	—
Rochefort	1.900	—
Benisaf	1.660	—
Marseille	1.493	—
Philippeville	1.350	—
Lorient	1.071	—
Vigo	950	—
Tunis	600	—
Bougie	400	—

Lisbonne	230	tonnes.
Morlaix	180	—
Roscof	170	—
Le Croisic	170	—
Granville	130	—
Portaliguen	130	—
Vannes	100	—
Pontrieux	93	—
Total	42.109	tonnes.

Exportation du charbon à destination de :

Rouen	95.960	tonnes.
Saint-Nazaire	29.590	—
San-Francisco	28.532	—
Nantes	27.600	—
Saint-Malo	21.100	—
La Rochelle	17.332	—
Le Havre	13.425	—
Boulogne	11.700	—
Bordeaux	8.220	—
Lorient	7.891	—
Alger	5.350	—
Caen	4.840	—
Tonnay-Charente	4.430	—
Cap de Bonne-Espérance	4.000	—
Bougie	3.950	—
Dieppe	3.930	—
Marseille	3.800	—
Chantenay	3.700	—
Les Sables	3.700	—
Vannes	3.330	—
San-Diego	3.000	—
Philippeville	2.260	—
Hennebont	2.182	—
Granville	1.892	—
Morlaix	1.680	—
Pornic	1.476	—
Carentan	1.123	—
Mortagne	1.096	—
Quimper	981	—
Oran	900	—
Saint-Brieuc	802	—
Redon	785	—
Arcachon	700	—
Paimbeuf	635	—
Tunis	600	—
Malmo	600	—
Saint-Martin-de-Ré	540	—
Fécamp	400	—
Le Tréport	460	—

Marennes	398	tonnes.
Roscof	394	—
Le Croisic	380	—
Belle-Isle	350	—
Auray	343	—
Douarnenez	330	—
Landerneau	325	—
Isigny	325	—
Pont-Labbé	300	—
Perros	295	—
Cherbourg	290	—
Landwale	240	—
Pontrieux	238	—
Binic	200	—
Eu	180	—
Port-Navalo	170	—
Lorain	170	—
Pontaliguen	150	—
Brest	140	—
Dahouet	120	—
Saint-Servan	120	—
Port-en-Bassin	112	—
Tréguier	110	—
Paimpol	100	—
Aldeny	63	—
La Pallice	60	—
Bone	30	—
Total	330.425	tonnes.

En regard de ces chiffres, qui ne représentent que le transport effectué par nos navires, il est utile de mettre les totaux des produits effectivement reçus par la France et ses colonies sous les divers pavillons. Ces totaux ont été, pour les trois dernières années :

	1902.	1901.	1900.
	—	—	—
Combustibles	1.333.335	1.275.514	1.415.789
Métaux autres que le fer	1.948	1.453	1.612
Métallurgie du fer	19.487	15.206	21.078
Briques réfractaires	244	298	463
Engrais chimiques	5.288	2.597	6.242
Produits alimentaires	68	30	30
— pour manufactures	17	43	57
Marchandises diverses	220	180	290
Totaux	1.360.607	1.295.321	1.445.561

Dans ces totaux nos colonies d'Algérie et de Tunisie figurent pour :

Algérie	100.867	127.195	131.806
Tunisie	29.496	20.887	18.780
Totaux	130.363	148.082	150.586

En 1900, l'Exposition universelle avait, en outre, créé un léger mouvement commercial avec nos établissements de la côte occidentale d'Afrique, pour 2,371 tonnes, et avec La Réunion, pour 1,800 tonnes. Ces relations ont cessé avec leur cause déterminante.

Concurrence des différents pays.

Les chiffres qui précèdent font ressortir la place que la France occupe en tête des pays exportateurs, qui s'est affirmée par un commerce de 1,360,607 tonnes contre 1,655,761 tonnes réservées à l'ensemble des autres nations, y compris les possessions britanniques, soit la proportion de 45 0/0 contre 55 0/0. Bien loin à la suite viennent : l'Italie, avec 360,239 tonnes ; les États-Unis d'Amérique, avec 325,252 tonnes ; l'Espagne, qui note 209,382 tonnes ; l'Allemagne, 195,527 tonnes, etc. ; toutes ces valeurs, du reste, sont dues au combustible, qui fait la presque totalité des sorties de ce port. La proportion a été de 2,753,254 tonnes de combustible pour une exportation générale de 3,016,368 tonnes, qui ne laisse à l'ensemble des autres articles qu'une valeur de 263,114 tonnes exportées.

Par contre, l'examen du commerce d'importation fait ressortir notre infériorité vis-à-vis des nations concurrentes : sur 555,076 tonnes de marchandises entrées dans le port de Swansea, la France ne compte que pour 59,371 tonnes, soit environ 11 0/0, chiffre en décroissance considérable sur celui de l'an passé, qui accusait une importation française de 76,156 tonnes sur un total de 386,608 tonnes, soit 20 0/0 à notre actif sur un total qui n'atteignait que les 7/10 du chiffre actuel. Disons dès maintenant que cette décroissance est due au ralentissement des communications par suite de la baisse des frets, ainsi qu'il sera noté plus loin, et à ce fait déjà constaté dans les rapports antérieurs de ce poste : que la consommation de Swansea en importations de l'étranger se produit en grande partie par les arrivages en chemin de fer, par les voies de Londres, Newhaven, Bristol, etc; qui ne figurent pas dans les statistiques locales.

L'industrie métallurgique entre dans ces importations pour 307,570 tonnes, dont 16,784 tonnes pour notre compte ; tandis que nos efforts portent plutôt sur les bois de construction et poteaux de mines : 49,318 tonnes, en face de 75,001 tonnes fournies par nos concurrents, dont le Canada, la Norvège, la Russie et l'Espagne sont les principaux. Les autres matières d'importation générale se montent à 123,187 tonnes, dont 8.804 pour la France.

Les principaux chiffres sont donnés par :

La Russie pour 27,765 tonnes de produits alimentaires;
La Grèce pour 18,410 tonnes de produits alimentaires;
Les États-Unis pour 11,403 tonnes de produits alimentaires;
La Norvège, pour 12,573 tonnes de produits chimiques.

Les valeurs provenant de nos colonies sont en décroissance :

la Tunisie seule fait encore figure dans le tableau des minerais, pour 13,660 tonnes, et des phosphates pour 875 tonnes.

Le rappel des dernières années donne :

	1899	1900	1901	1902
Tunisie	10.960	8.738	8.287	14.535
Algérie	5.945	1.100	»	»
Nouvelle-Calédonie	13.022	8.550	4.450	»

On doit attribuer le recul de notre commerce en grande partie à la baisse des frets qui, ainsi que j'ai eu l'occasion de le constater récemment, ont atteint un niveau au-dessous duquel il ne paraît pas qu'ils puissent descendre ; la moyenne a été de 2 sh. environ par tonne au-dessous des chiffres de 1900 ; cette moyenne a été pour :

Rouen, de 5 sh. 3 d.1/3 ; Dieppe, de 4 sh. 8 d. ; Honfleur, de 6 sh. ; La Havre, de 4 sh. 6 d. 3/4 ; Trouville, de 6. sh. 3 d. ; Granville, de 6 sh. ; Cherbourg. de 5 sh. 5 d. ; Caen, de 4 sh. 7 d, ; Fécamp, de 5 sh. 3 d. ; Bordeaux, de 4 sh. 6 d.

Dans les derniers mois de 1902, nos navires ont, en outre, été retenus au port par la persistance des tempêtes qui ont sévi tout l'hiver ; il y a eu une diminution de 22 bâtiments battant notre pavillon dans ceux qui ont fréquenté Swansea, ayant pour conséquence une baisse de 17, 660 tonnes de marchandises que nous avons laissé transporter par nos concurrents ; car ceux qui l'ont pu faire ont continué à marcher, même à perte.

Cet état de choses, si regrettable soit-il, n'est pas de ceux auxquels on puisse apporter un remède immédiat ; c'est aux fluctuations du marché commercial que sera dû le relèvement espéré et prévu pour un avenir prochain.

Durant les huit mois qui se sont écoulés depuis le dernier rapport commercial émané de ce poste, il ne s'est produit à Swansea aucun fait ressortissant aux travaux publics, autre que la mise en service d'une nouvelle écluse au dock Sud, qui en permet l'accès aux bâtiments chargeurs de 5 à 6,000 tonnes.

Les travaux du nouveau dock sont encore dans la période des préliminaires.

PIAT,
Vice-consul de France

UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 9 JUILLET 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 244

ZANZIBAR

Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique Orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
227.	—	**Espagne** : Commerce extérieur de l'Espagne en 1901. — Importation. — Exportation	» 20
228.	—	**Russie** : Commerce extérieur de la Russie en 1901 et pendant les huit premiers mois de 1902. — Le commerce français en Russie	» 30
229.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Birmanie) : Situation économique et commerce général de la Birmanie pour l'année fiscale commençant le 1er juillet 1901 et se terminant le 30 juin 1902.	» 20
230.	—	**République Cubaine** : Situation commerciale et économique de la province de Santiago de Cuba en 1901.	» 20
231.	—	**Russie** : Mouvement commercial et maritime de Riga en 1901.	» 20
232.	—	**États-Unis** : L'industrie et le commerce de Chicago en 1902.	» 20
233.	—	**Chili** : Situation de l'industrie manufacturière au Chili.	» 10
234.	—	**Danemark** : Mouvement du commerce extérieur du Danemark en 1901. — Le commerce français en Danemark.	» 20
235.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Commerce et navigation du port de Calcutta en 1901-1902 (du 1er avril au 31 mars).	» 10
236.	—	**Etats-Unis** : Les ressources minérales des États-Unis et notamment des Etats de la circonscription consulaire de Chicago.	» 10
237.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Commerce extérieur et navigation du Canada en 1901-1902. — Conseils aux exportateurs français.	» 10
238.	—	**Angleterre** : Situation économique du Royaume-Uni et le commerce franco-britannique en 1902.	» 80
239.	—	**Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902.	» 10
240.	—	**Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902.	» 10
241.	—	**Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901	» 40
242.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902	» 20
243.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902.	» 20

ZANZIBAR

Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique Orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 (1).

Zanzibar... Nous donnons ici pour la première fois, avec un tableau aussi complet que possible de la navigation et du commerce à Zanzibar, quelques aperçus sur les colonies anglaises, allemande et italienne de l'Afrique Orientale. Depuis que les Européens ont commencé à civiliser ces régions comprises entre le cap Gardafui, le cap Delgado et les trois grands lacs Victoria, Tanganyka et Nyassa, et à les ouvrir au commerce, beaucoup de progrès ont été accomplis et nous ne doutons pas que le commerce français, s'il cherche des débouchés dans ces pays neufs, mais trafiquants, n'y trouve une occasion favorable de se développer.

Mouvement général de la navigation dans les ports de l'Afrique Orientale. — Compagnies de navigation.

Deutsch Ost Afrika Linie. — Cette compagnie a organisé les services suivants :

1° Deux lignes dites principales partant de Hambourg tous les vingt-huit jours et faisant chacune le tour de l'Afrique en sens inverse de l'autre.

2° Une ligne dite intermédiaire partant de Hambourg et allant à Quelimane, avec retour (tous les vingt-huit jours).

3° Une ligne côtière allant tous les vingt-huit jours également de Zanzibar à Durban, et retour.

Avec ce réseau correspondent à Zanzibar les lignes de l'océan Indien suivantes :

4° Tous les quinze jours, une ligne part de Bombay pour Zanzibar, avec retour ;

5° Tous les cinquante-cinq jours une ligne part de Rangoûn (Birmanie) pour Zanzibar, et retour.

Zanzibar est le point de rencontre de toutes ces lignes. Elles desservent toutes les ports de Tanga et Dar es Salâm à l'excep-

---

(1) A ce rapport étaient joints des tableaux statistiques détaillés dont on peut prendre connaissance à l'Office national du Commerce extérieur, 3, rue Feydeau.

tion de la ligne côtière. La ligne de Bombay ne touche également pas Dar-es-Salâm.

Mombassa est desservi par la ligne intermédiaire et les deux lignes de Bombay et de Rangoûn.

Les ports de la Somalie italienne Magdichou, Merka et Brâwa, et le port de Kismayou, de l'Afrique Orientale anglaise, sont touchés tous les deux voyages de la ligne de Bombay (alternativement avec Lamou).

Cette même ligne, chaque deuxième voyage, au retour, dessert Bagamoyo, Sadani et Pangani.

Messageries maritimes de France. — Les deux lignes annexes de Zanzibar-Beira et Diego-Suarez-Durban ont disparu.

Une ligne par mois dessert Zanzibar, allant de Marseille à Maurice, et retour.

Les bateaux de cette compagnie, plus petits et moins neufs (mais mieux construits) que ceux de la précédente, sont les plus rapides et les plus commodes pour les voyageurs.

Ses passagers de l'Afrique Orientale anglaise et de l'Ouganda lui sont apportés par le *Juba*, petit vapeur du gouvernement de Mombassa.

Il semble superflu de faire ressortir le développement que les lignes concurrentes ont pris et d'insister pour que les Messageries (ou quelque autre compagnie) cherchent à faire une place plus grande au transport des marchandises. et même des voyageurs sous notre pavillon. Une ligne allant au Cap par exemple serait à désirer ; quelque entreprise plus modeste pourrait relier ensemble Zanzibar, nos Comores et Madagascar (et même les Seychelles).

Lloyd autrichien. — Une ligne mensuelle jusqu'au Cap, avec retour. Elle touche à Mombassa.

British india navigation. — Deux services par mois sur Bombay. Cette ligne communique à Aden avec la Péninsular and Oriental Navigation (P. and. o). Elle est postale entre Aden et Zanzibar. Elle touche à Mombassa.

Une ligne de cargos, mensuelle, a été établie entre Londres et le sud de l'Afrique.

Vapeurs du gouvernement de Zanzibar. — Deux petits bateaux, le *Barama* et le *Kiloa* relient Zanzibar à Pemba, Mombassa Melindi, Lamou, Kismayou, les ports de la Somalie italienne et les Comores. Les services sont irréguliers.

Vapeurs du gouvernement de l'Afrique Orientale Anglaise. — C'est le *Juba* qui fait un voyage par mois le long de la côte de la colonie, et passe à Zanzibar, où il arrive vers le 25 pour apporter les voyageurs de la malle française.

Vapeurs du gouvernement de l'Afrique Orientale allemande. — Ils sont trois : le *Kaiser Wilhelm*, le *Rovuma et le Rufidgi.* Ils cir-

culent incessamment entre Zanzibar et les ports de la côte allemande.

Boutres. — Ils sont au nombre de plusieurs milliers. Construits à l'antique, taillés de façon à naviguer vent en poupe, ils viennent du nord et repartent pour le nord, suivant les deux moussons qui se partagent l'année.

Ils contribuent largement au commerce des ports de l'Afrique orientale entre eux et avec ceux de l'Arabie, du golfe Persique et même des Indes. Pour certaines localités comme Hâfoûn (Somalie italienne), Maqallah (Hadramant), Sokotora, ce sont les seuls moyens de communication. Ils transportent à Zanzibar, les girofles de Pemba, les bœufs de la côte allemande, le sel d'Arabie, le bois de Simba-Uranga, les dattes du golfe Persique, le beurre clarifié de Sokotora. Ils emportent à Madagascar et aux Comores les marchandises européennes, le pétrole, le riz, etc.

Le trafic auquel ils se livrent, rémunérateur tout de même, malgré la fragilité de leurs esquifs et la violence des mers, leur a fait largement oublier la traite des esclaves, au grand profit du commerce honnête et de la civilisation.

Mouvement du port de Zanzibar en 1901.

Nous avons cru bon, dans le tableau suivant, de ne compter chaque bateau qu'une fois, à l'entrée :

Vapeurs de fort tonnage.

Allemands	79 tonnages.	147.755
Anglais	53 —	89 920
Français	25 —	48.061
Autrichiens	3 —	5.178
Total	160 tonnages.	290.914

Petits vapeurs côtiers.

Allemands	116 tonnages.	18.206
Zanzibarites	33 —	7.722
Anglais	15 —	1.963
Français	4 —	1.660
Total	168 tonnages.	29.551

Voiliers.

Anglais	2 tonnages.	2.584
Norvégiens	3 —	1.691
Allemand	1 —	1.455
Américain	1 —	1.026
Total	7 tonnages	6.756

I.

COMMERCE DE ZANZIBAR.

Depuis l'année 1898 où les chiffres d'importation et d'exportation dépassaient chacun trente-quatre millions de francs, le commerce de Zanzibar a baissé. La plus mauvaise année a été celle de 1900. L'année 1901 a été légèrement meilleure, si l'on s'en tient aux chiffres : les importations ont dépassé de 1,060,151 fr. celles de 1900 et les exportations ont augmenté de 21,834 fr. Et pourtant ces résultats ne sont pas satisfaisants.

D'abord, il a été importé, en espèces monnayées, 1,900,000 francs de plus qu'en 1900 ; les denrées alimentaires et autres plus spécialement destinées à la consommation de Zanzibar même, et qui peuvent se conserver longtemps, comme le riz et autres graines, le sucre, la farine, présentent à l'importation et par conséquent à l'exportation des diminutions considérables. Les exportateurs se sont arrêtés devant un «over stock» (1).

Les produits africains, et principalement ceux de Zanzibar ont donnée une plus-value qui a compensé cette diminution. La production du coprah a dépassé de 1,970,602 fr. celle de l'année précédente et a grossi d'autant le chiffre des transactions avec la France, qui a, à peu de chose près, le monopole de l'achat de cette matière première des savons de Marseille.

D'autre part, il s'est produit pendant l'année 1901 de profondes perturbations dans les rapports de Zanzibar avec ses correspondants commerciaux : Anvers, qui n'achète rien, a diminué ses importations de 1,012,370 fr. Rotterdam (qui a définitivement supplanté Amsterdam) a profité de cette dépression et a augmenté ses apports de 1,355,357 fr. La Russie a pris place sur le marché avec son pétrole et ses farines. — L'Angleterre, qui avait le premier rang dans les achats de produits africains, est passé au troisième, se laissant devancer par les Indes et la France.

Il est juste d'ajouter que les chiffres du commerce de Zanzibar avec les différents ports d'Europe ne sont pas ceux du commerce de Zanzibar avec les pays auxquels ces ports appartiennent : beaucoup de marchandises suédoises, autrichiennes,

---

(1) Riz et graines alimentaires, en moins. . . . . 655.037 francs.
Sucre . . . . . — . . . . . 313.145 —
Farine . . . . . — . . . . . 176.954 —
Pétrole. . . . . — . . . . . 103.045 —
Total . 1.248.181 francs.

suisses, danoises sont chargées à Hambourg, des marchandises belges prennent la mer à Rotterdam, des marchandises espagnoles à Marseille. — Les vins importés à l'Angleterre sont en grande majorité des vins français.

On trouvera dans les annexes nos 1, 2, 3, 4 et 5 les chiffres détaillés du mouvement de toutes les marchandises du marché de Zanzibar (1). Il ne nous reste qu'à donner ci-dessous quelques observations particulières.

Nous répartirons les marchandises entre deux groupes correspondant aux deux mouvements qui se font, l'un d'entrée de produits venant d'Europe, Asie, Amérique et Afrique du Nord, se déversant sur le continent africain, et l'autre d'entrée de produits africains s'écoulant ensuite vers les marchés du monde; l'un, celui des produits manufacturés, classés à l'annexe n° 1, et l'autre, celui des produits manufacturés, classés aux annexes nos 2 et 3.

Produits manufacturés.

Le Vêtement.

Etoffes. — Ce sont naturellement les cotonnades qui forment le fond de l'importation des étoffes. Les Indes fournissent surtout le kaniki, de couleur bleue unie, se vendant par deux (longueur de la pièce, 3 mètres 60), servant aux vêtements des négresses pauvres de la ville et des campagnardes; il s'en dirige une grande partie sur l'Afrique orientale allemande. Les Indes produisent également des étoffes de toutes sortes pour tentures (cotonnades imprimées avec sujets personnages et animaux), une étoffe blanche imitée des étoffes américaines et qui est dirigée d'ici sur Madagascar.

La Hollande importe des « kangas », cotonnades pour vêtements de femmes, se divisant en « turkey red », qui sont en trois couleurs : rouge, rose et blanc, et en « malabars, qui sont en deux couleurs : blanc et noir. Les « turkey red » se vendent surtout à Zanzibar (par pièce de cinq); les malabars sont à meilleur marché et se vendent surtout dans l'Est africain (par pièce de vingt ou « correjas »). Les dessins de ces vêtements sont préparés à Zanzibar, les commerçants assemblant des pièces de couleur rouge et rose (le rose entoure le rouge d'une bande étroite) sur les fonds blancs ou noirs, et soumettant leurs idées à leurs courtiers indiens. Les combinaisons qui plaisent sont retenues et envoyées aux maisons d'Europe qui exécutent les commandes sur ces données; le dessin devient leur propriété.

Les États-Unis importent des cotonnades blanches (merrikani ou American sheetings) à une seule trame qui se vend surtout dans la Somalie italienne, une étoffe blanche écrue appelée drill, à trame croisée et du khaki.

---

(1) On peut consulter ces tableaux-annexes à l'Office national du Commerce extérieur, 3, rue Feydeau.

L'Angleterre importe des toiles (shirtings) pour chemises, kanzous (longue chemise blanche des nègres formant leur principale pièce d habillement), draps de lit, linge de table, linceuls pour indigènes (marque spéciale valant 5 fr. les 36 mètres), des nansouks et des mulls-mulls (étoffe de mousseline pour kanzous de luxe), des toiles à mailles pour moustiquaires, des khakis, des kanikis bleus et blancs à dessins, des kikoijs (pièces d'étoffes courtes dont les noirs se ceignent les reins sous les kanzous), enfin, des draps unis.

L'Allemagne introduit des mouchoirs de tête pour les femmes (shawls), des cachemires et même des tapis.

Mascate importe des étoffes pour turban et pour les bordures de manteaux arabes (muscat cloth); la Suisse en envoie des imitations.

La France vend ici des soieries et des draperies; l'Autriche des fez, des couvertures et des draps.

L'Égypte fait quelques affaires en tapis, tapisseries et fez. Aden, bien entendu, n'apporte que des marchandises transitant dans son port, et de toutes provenances.

Le chiffre des étoffes importées à Zanzibar en 1901 a dépassé de 1,086,969 celui de 1900.

Perles de Venise. — Autrefois, l'Italie (Venise) était seule à les importer. L'Allemagne (Saxe et Bavière) a pris momentanément la première place, mais ce n'est pas le même article. Les unes et les autres sont en verre, mais les perles allemandes sont dorées et ont un éclat métallique. Elles portent l'étiquette or fin, et, encore qu'elles plaisent davantage aux négresses, peut-être, elles sont véritablement moins jolies.

Les perles italiennes sont des bijoux affectant toutes les formes et toutes les couleurs : grosses, petites, rondes, cylindriques, fuselées, striées, veinées, pointillées.

Le commerce des perles de Venise décroît rapidement chaque année (diminution pour 1901 : 61,621 fr.).

Papier de couleur. — L'Autriche vend énormément de papiers de couleur, découpés en rondelles que les négresses appliquent sur les quatre ou cinq trous dont les lobes de leurs oreilles sont percés. Cette mode est très tenace (objet non distingué dans les statistiques, annexe n° 5).

Fils de cuivre. — Autre article de vêtement, le seul même pour certaines peuplades de l'Est africain. Diminution dans l'importation pour 1901 : 18,390 fr.

Denrées alimentaires.

Nous avons déjà signalé les diminutions énormes des importations de denrées alimentaires dont la consommation n'est pas immédiate. Par contre, celles dont la consommation n'attend pas, sous peine de détérioration, comme le beurre clarifié, le

poisson, l'épicerie, le tabac, la bière, les légumes, se sont vendues davantage.

Riz. — Diminution dans l'importation pour 1901 : 383,222 fr.

Les arrivages de Birmanie se font par voiliers affrétés directement, ceux des Indes par les vapeurs des compagnies de navigation.

Blé. — Augmentation pour 1901 : 2,681 fr.

Cheroko. — Graine alimentaire, genre millet; diminution dans l'importation : 133,983 fr.

Sorgho. — Graine alimentaire, genre maïs. Diminution pour 1901 : 138,037 fr.

Farine. — Diminution dans l'importation en 1901 : 176,954 francs.

Peut-être nos farines, qui ne sont pas représentées sur le marché, pourraient-elles entrer en concurrence avec celles de Trieste (qui servent à la boulangerie fine). La Russie a fait une tentative pour les siennes.

Les 25,077 fr. de farine qui figurent dans l'annexe n° 1 comme importation de l'Afrique du Sud sont des farines que la guerre du Transvaal a retenues dans les ports de Lourenço-Marquès et de Durban, et qui ont dû refluer comme tant d'autres.

Sucre. — Diminution : 313,145 fr. Le sucre de canne est importé des Comores, de Maurice (via Bombay) et de l'Egypte. Le reste est du sucre de betterave.

Le sucre arrive ici en pains, en morceaux et en poudre.

Poisson séché. — C'est le requin. Les indigènes en font une grande consommation. La majeure partie vient du port arabe de Makallah (Hadramant). Augmentation à l'importation : 71,867 fr.

Epicerie. — Les Indes importent du thé, des épices, du beurre frais en conserve. L'Angleterre, des conserves (Morton), des biscuits. L'Allemagne, des biscuits, des allumettes (suédoises). La France, de l'huile d'olive, des pâtes d'Italie, des bougies, des conserves, du café, du safran d'Espagne). L'Afrique orientale anglaise et allemande, du café (de l'Ouganda et de l'Ousambara). Le café de la colonie allemande (qui sort par le port de Tanga) est de qualité Libéria. Les Seychelles importent du savon grossier, de l'huile de coco ; Aden et Makallah, du café. L'Italie, des conserves et des pâtes alimentaires. La Hollande, des fromages et du beurre frais en conserve (de provenance danoise). Les États-Unis, des biscuits et du savon (arrivant par voiliers). La Belgique, de l'indigo. La Chine, du thé.

La **parfumerie** et la **pharmacie**, qui sont comprises sous cette rubrique, sont importées par l'Angleterre, l'Allemagne et la France.

Augmentation de l'importation : 98,414 fr.

Viande de boucherie. — Zanzibar fait une consommation énorme de viande de bœuf et de mouton. Les plus grands consommateurs sont les bateaux. Les animaux sont conduits en boutres, de la côte. Ils sont vendus à Zanzibar à assez bon marché et coûteraient moins cher encore si la colonie allemande ne mettait à la sortie une taxe fort élevée.

Beurre clarifié. — C'est du beurre vieilli, auquel les producteurs ou manipulateurs peu scrupuleux ajoutent de la graisse de queue de mouton. Il arrive à Zanzibar dans des caisses de fer-blanc à pétrole.

Augmentation en 1901 : 520,025 fr.

Légumes et fruits. — Bombay importe des oignons, des aulx et des pommes de terre. Marseille, des pommes de terre, des oignons et des fruits frais.

Les hauteurs du Kikouyou (entre Mombassa et le lac Victoria, sur la ligne du chemin de fer) produisent des légumes et surtout des pommes de terre. Celles-ci font une concurrence énorme aux pommes de terre de Marseille. Elles n'en ont pas encore atteint la bonne qualité, parce que les populations du Kikouyou, pressées de retirer profit de leur récolte, l'ont vendue avant maturité. Mais il n'en est pas moins vrai que l'importation non africaine de légumes disparaîtra devant celles des régions africaines du continent, et des Comores (si des communications rapides sont établies avec celles-ci).

La colonie allemande de l'Afrique orientale vend ici des patates douces, du manioc et différents comestibles indigènes.

Augmentation à l'importation : 4,973 fr.

Dattes. — Augmentation en 1901 : 1,594 fr. Ce sont pour la plupart des dattes de Basra. La France a fait un petit envoi de dattes tunisiennes. Peut-être y a-t-il là un débouché pour nous. Le dattier est inconnu dans les régions de l'Afrique orientale.

Sel. — Le sel fin, importé pour les tables européennes, ne compte que pour un millier de francs. Diminution pour 1901 : 1,240 fr.

Boissons. — *Alcools.* — L'Angleterre importe du whiskey, du cognac français, du gin. La France, du cognac, de l'amer Picon, du vermouth, de l'absinthe, de la bénédictine, du Pippermint. L'Allemagne et la Hollande, du gin (Hambourg importe aussi du whiskey et... des contrefaçons de champagnes français). Fait curieux : l'importation a augmenté de 2,854 fr. et l'exportation diminué de 28,554 fr. ! Zanzibar consomme beaucoup d'alcools, malgré les prescriptions de l'acte de Bruxelles qui interdisent la consommation de boissons alcooliques à tous les Africains nés et habitant dans une zone délimitée.

Vins. — Diminution dans l'importation : 55,101 fr. dont 39,714 pour la part de la France et 6,810 pour l'Allemagne.

La grande majorité des vins importés à Zanzibar est française;

elle comprend l'importation de France (une partie provient d'Algérie), et une grande proportion de l'importation anglaise. Beaucoup de champagnes et de bordeaux arrivent ici de Londres. Le reste de l'importation anglaise est formée par des vins portugais et espagnols (Porto, Xérès, Madère, Malaga, etc.). L'Allemagne vend surtout des Hocheimer.

Bières. — Augmentation de l'importation en 1901 : 4,836 fr. A signaler une tentative d'introduction de bière française (la Fauvette). Il est probable qu'avec des efforts, il pourrait s'en vendre une grande quantité, car elle est plus légère et moins alcoolisée que les bières importées de Hambourg ou de Trieste (qualité la plus répandue : Pilsener).

Eaux minérales. — L'Angleterre importe des bières de gingembre ; la France, de l'eau de Saint-Galmier, de Vichy et de Vals ; l'Autriche, des eaux purgatives (Hunyadi Janos).

Tabacs. — On a dû réunir sous cette rubrique deux articles différents : l'un d'importation européenne ou asiatique et l'autre de production africaine (appelé tabac des nègres). Ce dernier est importé de l'Afrique orientale allemande et de Mozambique en longues tresses roulées.

La Hollande envoie une qualité de tabac qui se rapproche de la précédente, à l'usage des Indiens, par caisses de 50 kilog. contenant 550 paquets. Il vient également de Hollande et d'Allemagne, des cigares des Antilles et de Bombay, des cigares des Indes néerlandaises.

L'Angleterre importe du tabac et des cigarettes toutes faites, en boîtes soudées. L'Egypte n'importe point directement son tabac ; celui-ci est roulé en cigarettes à Aden (et à Djibouti) et vient à Zanzibar en boîtes soudées.

L'Algérie vend à Zanzibar ses marques Bastos et Mélia.

Opium. —

Ambre. —

Eclairage et chauffage.

Pétrole. — La Russie a pris tout d'un coup une grosse place sur le marché : le pétrole de Batoum est pourtant d'une qualité inférieure à celle de l'américain. Le pétrole russe arrive sur les vapeurs des Compagnies de navigation, l'américain sur des voiliers affrétés directement. La maison Smith Mackenzie a fait construire pour elle un réservoir et un wharf : le pétrole refoulé par des pompes se trouvant à bord des navires, arrive par tubes dans les tanks du réservoir.

Le pétrole indiqué à l'importation de Bombay est de provenance de Batoum et vient ici en boutres.

Un wharf et un réservoir comme ceux de Zanzibar ayant été construits à Mombassa, il en résulte que l'importation directe

dans ce dernier port augmente et que l'importation à Zanzibar baisse d'autant.

Diminution pour 1901 : 103,045 fr.

Charbon. — Deux qualités de charbon existent à Zanzibar : le charbon de Cardiff et le charbon indien. Celui-ci, qui est pourtant moins combustible et qui encrasse facilement les machines, apparaît pour la première fois sur le marché.

Les besoins des navires de guerre et le développement des lignes de navigation commerciales amènent un accroissement du stock de charbon. Augmentation en 1901 : 125,056 fr.

Bois de chauffage (V. Annexe n° 2).

Bâtiment.

Bois de construction. — La Norvège expédie en voiliers à Zanzibar du bois de pin (blanc au rouge), sous forme de poutres, poutrelles, planches sciées et rabotées, planches à plafond.

Les Indes envoient du bois de teck, très solide et très résistant à la chaleur et aux vers.

L'Afrique orientale allemande introduit sur le marché des planches toutes préparées venant d'une scierie établie à Simba-Uranga. Diminution : 67,678 fr.

Boritis. — Ce sont les troncs du mangrovier qui servent de poutrelles dans la construction des maisons indigènes. Diminution à l'importation : 107,352 fr.; à l'exportation : 8,867 fr.

Matériaux de construction. — A signaler surtout le ciment de Belgique, arrivant à Zanzibar en tonneaux de 180 kilog.

La chaux ne s'importe pas; on la fabrique à Zanzibar même et elle est d'excellente qualité.

Il faudrait logiquement classer sous cette rubrique les plaques de tôle ondulée et galvanisée (iron sheets) qui sont en grand usage dans la couverture des maisons. Elles comptent dans les statistiques de la ferronnerie. Elles viennent d'Angleterre et d'Allemagne. Elles ont de 5 à 10 pieds anglais de long sur 2 de large. Celles pour couvrir le faîte s'appellent ridgings. Diminution pour 1901 : 9,255 fr.

L'industrie française aurait peut-être quelque chose à tenter sur ce terrain pour les vitraux, majoliques, carrelages, etc. Les monuments publics (les mosquées surtout) sont absolument nus : des murs blanchis à la chaux, voilà tout.

Meuble.

Ebénisterie. — Les Indes envoient des portes, fenêtres, canapés, fauteuils, chaises, tables, etc., en bois noir sculpté, des pianos.

Hambourg importe des chaises d'Autriche, l'Amérique quelques meubles de bureau.

Les lits de fer, les matelas d'acier (classés sous la rubrique ferronnerie) viennent d'Angleterre.

Diminution pour 1903 : 47,277 fr.

Couleurs, térébenthine, etc. — Augmentation pour 1901 : 2,909 fr.

Poterie, vaisselle, verrerie, etc. — Les lampes et les verres viennent d'Autriche et de Belgique. Les Indes importent des poteries grossières. Les services de table sont envoyés par l'Angleterre et la France.

Outillage.

Ferronnerie, quincaillerie, etc. (Voir **matériaux de constructions et meubles.**) — L'Angleterre importe de la coutellerie, de la clouterie, des barres de fenêtre, des grilles, des outils (pelles, pics, marteaux, etc.), en fer et en acier, des objets en zinc et en fer-blanc.

Les Indes réexpédient sur Zanzibar des objets européens. Elles vendent beaucoup d'objets en cuivre repoussé (plateaux, vases, etc., venant de Bénarès). Trieste envoie des rasoirs à bon marché. L'Amérique vend des cadenas à clef de pression fabriqués à Philadelphie.

Angmentation pour 1901 : 54,182 fr.

Machines. — Ce qui se vend le plus, ce sont les machines à coudre.

Fournitures de bureau. — Papier. — Provenance anglaise et américaine. Le papier est l'un des objets non classés dans les statistiques. Le papier à écrire et pour l'impression vient surtout d'Angleterre.

Sacs vides, cordes de cocos. — Les Indes importent des sacs en jute et l'Afrique orientale anglaise et allemande, des sacs en fibres de cocos. Ils sont d'un grand usage pour l'emballage des girofles, du coprah, des piments, etc. Quant aux fibres et cordes de coco (annexe n° 2), ils servent également pour des usages analogues (attacher les sacs) et la fibre de coco (coir) sert particulièrement à la fabrication de matelas. Le coir est préparé aux Indes.

Luxe.

Voitures. — L'Angleterre importe des bicyclettes et de petites voitures d'enfants. L'Amérique, des bicyclettes.

L'Inde envoie des rickshas japonais (pousse-pousse) en très grand usage ici.

Armes à feu et munitions de tir. — Articles de vente très restreinte, à Zanzibar, à cause des prohibitions édictées par l'acte de Bruxelles.

Bijouterie. — Les Indes produisent beaucoup d'objets d'argent travaillés au marteau. Cette argenterie manque de la solidité que lui donnerait un alliage en proportions savantes, ce que les Indiens ignorent faire.

Les bijoutiers cingalais établis à Zanzibar importent des pierres précieuses : rubis, opales, alexandras, pierres de la lune, etc., et fabriquent des bijoux or et pierres en imitant — de loin — la facture européenne, Hambourg importe quelques diamants du Cap.

Lingots de métaux précieux.

Monnaie.

Nous avons déjà signalé l'énorme accroissement de l'importation du numéraire à Zanzibar pendant l'année 1901. Les plus gros chiffres donnés dans la statistique (annexe n° 4) représentent des sommes que les banques locales (National Bank of India. Banque Hansing, etc.) ont fait venir pour renouveler ou augmenter leur encaisse métallique. Il est impossible, étant donnée qu'une assez grande quantité d'espèces monnayées entrent ou sortent sans contrôle, de donner un tableau exact du mouvement du numéraire.

Le taux d'achat de la roupie a été d'environ 1 fr. 67, le taux de vente 1 fr. 725. Les chiffres donnés dans le présent rapport ont été calculés au taux moyen de 1 fr. 70. Le cours de la roupie à Zanzibar est celui de Bombay. Il est rapporté à la livre sterling, qui sert d'intermédiaire pour calculer le rapport du franc à la roupie.

La présence d'une majorité d'Indiens dans la ville condamne celle-ci au monométallisme argent perpétuel. Il serait à désirer qu'on créât un papier monnaie en petite coupures, dont l'émission serait limitée au point ou la spéculation commencerait.

Les Indiens introduisent une certaine quantité de pièces de cinq francs des Comores et de Madagascar. Mais elles ne circulent que fort peu en ville. Les talaris de Marie-Thérèse ont perdu beaucoup de leur vogue. Il n'y a pas d'argent portugais.

Le dollar, monnaie fictive, valant 2 roupies 2 annas, est toujours usité dans les comptes.

PRODUITS BRUTS (africains.)

Girofles. — La récolte à Zanzibar et Pemba a été très bonne La main-d'œuvre manque, le travail libre n'ayant pas pu remplacer la diminution dans l'effectif du travail servile qui a suivi les tentatives d'abolition de l'esclavage. Il y a des girofles qui sèchent sur pied faute de moissonneurs. Augmentation de

l'exportation des girofles en 1901 : 78,913 kilog. valant 158,348 francs.

Griffes de girofles. — La récolte a été moindre de 368,815 kilog. valant 17,256 francs.

Piments. — (Poivrons rouges.) — La récolte a été très bonne, mais il y a eu baisse sur les prix. Il en a été exporté 38,407 kilog. de plus et la valeur de l'exportation est moindre de 33,940 fr.

Coprah. — Production en plus : 6,784,481 kilog. valant 1,970,602 fr.

Ivoire. — L'importation de l'ivoire par Mombassa a dépassé cette année celle qui se fait par Bagamoyo (port de la côte allemande où aboutissaient toutes les caravanes d'ivoire avant la construction du chemin de fer anglais), de 13.479 kilog. valant 372,519 fr. Le fait était prévu.

L'ivoire ne paie pas de droit d'entrée à Zanzibar. On le taxe seulement pour l'estampille dont on le marque en douane, et qui est recherchée, car elle en garantit la provenance. Ce sont deux raisons importantes pour lesquelles l'ivoire ne prendra pas l'habitude de s'expédier directement de Mombassa pour ses différentes destinations.

Augmentation de l'exportation en 1901 : 6,031 kilog. valant 20,934 fr.

Caoutchouc. — Il a été exporté 3,335 kilog. de plus qu'en 1900, mais la valeur totale de l'exportation a été moindre de 14,246 francs.

Peaux. — Diminution dans l'exportation pour 1901 : 213,672 kilogrammes valant 457;518 fr. Nos Comores apportent sur le marché une certaine quantité de peaux de bœufs.

La préparation (rudimentaire) des peaux est d'ailleurs une industrie de la ville de Zanzibar, qui fournit-elle-même une bonne partie de cette marchandise. En 1901, la production locale a atteint 38,846 kilog. de peaux valant 39,623 fr. L'industrie à l'ensemble des peaux exportées (373,004 kilog.) un surplus de valeur de 118,862 fr.

Copal. — Augmentation en 1901 : 37,028 kilog. valant 71,285 francs. La manipulation du copal à Zanzibar fait gagner à ce produit, à poids égal, à peu près les deux tiers de sa valeur, mais il y a un déchet d'un peu plus du quart.

Sésame. — Zenzibar n'exporte pas tous les sésames importés. On y fabrique de l'huile qui est consommée sur place. Aussi y a-t-il lieu de relever les variations du mouvement à l'importation et à l'exportation importés en moins : 94,636 kilog. valant 31,179 fr. Exportés en plus : 246,518 kilog. valant 50,095 francs.

Ecailles de tortue. — On pêche la tortue dans les eaux de Zanzibar. Les écailles qui sont indiquées dans l'annexe n° 2

comme venant des ports du sud sont importées des Comores et de Madagascar.

Exportation en moins pour 1901 : 349 kilog. valant 17,315 francs.

Coquillages. — La côte commence à importer les cauries à Zanzibar. Elles n'ont plus aucune valeur comme monnaie dans l'intérieur de l'Afrique. Elles ont baissé de prix. Il en a été exporté 22,757 kilog. de plus qu'en 1900 et pourtant la valeur totale des quantités exportées a été inférieure de 7,125 fr. à celle de l'année derniére.

Dents d'hippopotame. — En moins à l'exportation pour 1901 : 6,808 kilog. valant 24,175 fr.

Cornes de rhinocéros. — En moins à l'exportation : 9,927 kilogrammes, valant 60,759 fr.

Arachides. — Diminution à l'importation : 168,765 kilog. valant 31,690 fr. Les arachides sont consommées en grande partie à Zanzibar par les indigènes.

Cire. — Zanzibar fournit une partie de la cire exportée (2,872 kilog. en 1901). Cette marchandise subit également une manipulation qui augmente sa valeur de 14 0/0.

Diminution à l'exportation : 4,787 kilog. valant 12,331 fr.

Orseille. — Le trafic de cette plante colorante diminue toujours. Différence en moins pour 1901 à l'exportation : 74,606 kilog. valant 12,345 fr.

Noix de coco. — Zanzibar fournit la grande majorité des noix exportées.

Diminution pour 1901 : 30.654 fr. L'énorme demande de coprah a contribué à cette baisse dans le trafic des noix brutes.

USAGES COMMERCIAUX.

Commission, crédit, etc.. — Le grand commerce d'importation et d'exportation est dirigé par les succursales ou branches de maisons européennes établies non seulement à Zanzibar mais encore sur tous les points principaux de la Côte et de l'intérieur de l'Afrique, à Madagascar, à Aden, aux Indes etc. Le commerce de détail, la réexportation dans l'intérieur est aux mains des Indiens. Ceux-ci pénètrent où le blanc ne va pas, et font des affaires qui seraient difficiles pour d'autres. Quelques-unes de ces maisons indiennes ont même acquis une grande importance.

L'Indien est également indispensable comme intermédiaire dans les achats de produits africains. Le commerçant ne peut pas traiter directement avec la foule des producteurs. Dans l'Afrique orientale, l'Indien, plus patient que l'Européen, plus ucourant des langues et des habitudes des indigènes, pouvant

perdre plus de temps parce qu'il est moins précieux pour lui, se contentant d'un petit salaire, négocie avec les noirs, rassemble son stock de marchandises et le livre à son commettant.

Crédit. — Les marchandises importées sont généralement payées par des effets à l'échéance de trois mois, les maisons faisant elles-mêmes leurs recouvrements. Les prix sont en grande partie établis pour marchandises rendues au magasin de l'acheteur. Il se fait peu de ventes caf.

Contentieux.— En cas de contestations, les procès sont portés devant le tribunal consulaire du défendeur, Zanzibar étant sous le régime de capitulations. Quand le défendeur est sujet britannique, le procès est porté devant la cour britannique, qui a été détachée des services consulaires et qui fonctionne à part. Elle a pour code l'Acte de Bombay.

Douane. — Le régime des capitulations passées par les différentes puissances avec le sultanat ne permet pas au gouvernement de Zanzibar de percevoir un droit d'entrée sur les marchandises appartenant à des étrangers supérieur à 5 0/0. Certains produits entrent librement, comme l'ivoire, le coprah, etc.

Les alcools sont soumis à un régime spécial basé sur les prescriptions de l'Acte de Bruxelles. Pour empêcher la circulation des alcools dits de traite, on a fixé une valeur minima pour la caisse de boissons alcooliques.

L'introduction d'armes à feu est, en vertu du même Acte, soumise à l'obtention d'un permis de l'agence britannique.

La douane présente la particularité d'être la Bourse de Zanzibar. C'est là que se fixe le cours des marchandises et que se font la plus grande partie des achats et des ventes.

Commerce français.

FRANCE.

Importations :

Epicerie	122.287 francs.
Légumes et fruits	66.230 —
Vins	57.713 —
Etoffes	54 073 —
Alcools	47.183 —
Poterie, verrerie	4.260 —
Quincaillerie	4.200 —
Divers	77 965 —
Total	433.911 francs.
Total en 1900	600.773 —
Différence en moins pour 1901	160.862 francs.

Dont 46.233 fr. pour les étoffes et 44.684 fr. pour les vins.

Exportations :

Coprah	3.026.365 francs.
Girofles	43.350 —
Piments	40.123 —
Peaux	37.140 —
Oseille	12.512 —
Arachides	7.021 —
Griffes de girofle	3.600 —
Copal	2.057 —
Divers	3.119 —
Total	3.175.287 francs.
Total en 1900	1.425.623 —
Différence en plus pour 1901	1.749.664 francs.

COLONIES.

Madagascar et Comores.

Importations :

Sucre	60.000 francs.
Argent monnayé	20.000 —
Peaux	12.000 —
Ecailles	10.000 —
Moutons et chèvres	8.000 —
Fibres de cocos	6.000 —
Cauries	3.000 —
Etoffes	2.000 —
Sel	2.000 —
Bœufs	1.000 —
Divers	6 000 —
Total	130.000 francs.

Exportations :

Etoffes	250.000 francs.
Riz	150.000 —
Epicerie	60.000 —
Beurre clarifié	50.000 —
Pétrole	40.000 —
Argent monnayé	20.000 —
Cheroko	10.000 —
Vaisselle et verres	5.000 —
Farine	4.000 —
Anes	4.000 —
Perles de Venise	3.000 —
Alcools	2.000 —
Tabac	2.000 —
Divers	50.000 —
Total	650.000 francs.

II

(Ces chiffres sont très approximatifs, parce que tout le trafic avec Madagascar, les Comores, la Réunion, Maurice, le Natal et le Cap sont réunis sous la même rubrique dans les statistiques : Ports du Sud de l'Afrique, et qu'il est difficile de faire la part de chacun de ces pays. Mais les chiffres donnés ici pour Madagascar et les Comores sont certainement très modestes).

Algérie.

Importations :

Etoffes	2.820 francs.
Tabac	1.674 —
Divers	340 —
Total	4.834 francs.

Côte française des Somalis (Djibouti).

Importations :

Tabac	1.530 francs.
Chevaux	255 —
Anes	87 —
Total	1.872 francs.

Exportations :

Epicerie	6 604 francs.
Monnaie	13.600 —
Munitions de tir	9.605 —
Total	29.809 francs.

Le commerce français d'importation a baissé. On ne saurait trop recommander à nos négociants de se plier aux exigences de la place pour les conditions de vente et la qualité des marchandises demandées. Il faut abandonner absolument le système de vendre en gare du vendeur. Un peu de propagande, des catalogues succincts en langues anglaise et guzeratie, de commis-voyageurs, d'échantillons (les maisons françaises en sont fort chiches), produirait un bon résultat.

Quant au commerce de Zanzibar avec Madagascar (et nos possessions de l'océan Indien), il est assez restreint, parce que notre grande île se fournit directement auprès de la métropole. Néanmoins, on peut espérer qu'il grandira si l'on parvient à établir des communications fréquentes avec ces différents pays et Zanzibar.

Car Zanzibar est et demeurera longtemps le plus grand emporium de l'Afrique orientale, entre Aden et Lourenço-

Marquès; nous y avons de grands intérêts commerciaux et il n'est pas d'une petite importance d'en avoir extrêmement souci.

AFRIQUE ORIENTALE ANGLAISE

(British East Africa)

On attribue à cette colonie un chiffre d'importation de 25 millions de francs et un chiffre d'exportation de 2,875,000 fr. seulement.

Les statistiques suivantes sont données pour la ville de Mombassa, seule :

Importations :

Grande-Bretagne	2.870.938 francs.
Indes et Birmanie	2.785.391 —
Allemagne	1.008.688 —
Etats-Unis	464.324 —
Hollande	267.218 —
Ports africains	208.894 —
France	201.989 —
Italie	145.030 —
Divers	937.659 —
Total	8.890.131 francs.

qui se répartissent ainsi suivant les différentes catégories de marchandises :

Etoffes	2.203.742 francs.
Riz	845.242 —
Farine	268.707 —
Vaisselle, poterie, etc	247.114 —
Armes et munitions	105.147 —
Matériaux de construction	387.824 —
Provisions	1.422.470 —
Vins et alcools	645.465 —
Tabac	208.668 —
Bétail	79.432 —
Matériel de campement	166.996 —
Pétrole	223.553 —
Épicerie	81.081 —
Légumes et fruits	96.747 —
Produits chimiques et pharmaceutiques	76.968 —
Charbon	6.278 —
Divers	1.824.697 —
Total	8.890.131 —
Total en 1900	8.927.870 —

D'où diminution pour 1901 de 37,739 fr.

Exportation. — Les produits africains exportés de Mombassa ont été :

Ivoire	1.558.370 francs.
Cornes et peaux	98 617 —
Coprah	181.166 —
Caoutchouc	43.880 —
Copal	10.045 —
Animaux vivants	2.936 —
Grains	518 —
Divers	1.537 —
Total	1.897.069 francs.

L'écart entre le mouvement de Mombassa et celui de la colonie tout entière est comblé par le mouvement avec les autres ports, dont les deux principaux sont Lomou qui appartient au sultanat de Zanzibar (comme Mombassa d'ailleurs), mais qui est rattaché pour les douanes à la colonie, et Kismayou, à l'entrée de la rivière Juba.

Maisons de commerce. — Le commerce français est représenté à Mombassa par la maison L. Besson, de Marseille (branche de Zanzibar), et par les maisons Colas et Félix.

Les principales maisons britanniques sont : Smith Mackenzie et Cie, Boustead Brothers, Allidina Visram Lalji (indienne).

Le commerce allemand est représenté par la Deutsch Ost Afrika Gesellschaft, Hansing et Cie, Oswald et Cie, de Hambourg (branches de Zanzibar). Citons encore la compagnie commerciale de l'Est Africain, d'Anvers et la Compagnie italienne de commerce africain.

Mouvement de la navigation (voir : Mouvement général de la Navigation dans les ports de l'Afrique Orientale.)

Chemin de fer de Mombassa au lac Victoria

(dit chemin de fer de l'Ouganda.)

La ligne a 3 pieds 6 pouces anglais d'écartement et est longue de 584 milles (de Mombassa à Port Florence). — Elle a coûté 130,000,000 et coûte encore par an 5,000,000. Le gouvernement britannique aura donc à payer cette dernière somme, diminuée de celle des recettes, chaque année et ceci jusqu'à un avenir qui paraît bien lointain, car le mouvement d'ascension des recettes ne se dessine guère. Le voici pour 1900 et 1901 :

	En 1900 (la ligne n'avait que 363 milles).	En 1901.
Voyageurs	543.680 francs.	710 039
Marchandises	981.693 —	1.627.838
Totaux	1.525.373 francs.	2.337.877

Le tarif est le suivant :

Voyageurs :

	1re classe.	2e classe.	classe intermédiaire.	3e classe.
Par mille .	0 fr. 30	0 fr. 15	0 fr. 05	0 fr. 025

Animaux vivants :

	Chevaux.	Chameaux.	Mulets et ânes.	Chèvres, moutons, chiens, etc.
Par mille.	0 fr. 40	0 fr. 60	0 fr.15	0 fr. 05

Le tarif des marchandises divise celles-ci en cinq classes; celles de la 1re paient 0 fr. 20 par tonne et par mille, de la 2e 0 fr. 35 ; de la 3e 0 fr. 50 ; de la 4e 1 fr. 70 et de la 5e 2 fr. 10 (l'ivoire par exemple).

Le chemin de fer n'a pas anéanti le commerce par caravanes; il s'en fait toujours, certains Arabes et Indiens préférant se servir de porteurs.

OUGANDA.

Il n'est pas fait de statistiques particulières pour cette colonie très peuplée, et dont les habitants (aux deux tiers chrétiens) sont très intelligents.

La capitale du gouvernement britannique Entebbe, est mise en communication avec Port-Florence par un vapeur qui fait la traversée du lac Victoria en deux jours. Il y a aussi un grand nombre de petits voiliers indigènes.

Les grandes maisons de commerce allemandes se sont installées à Entebbe : la Deutsch Ost Afrika Gesellschaft Hansing et Cie. — Il y a un vice-consulat d'Allemagne. Les autres commerçants sont : la Société Coloniale italienne. Alidina Visram (indien).

Une ligne télégraphique relie Mombassa à Entebbe. Elle est destinée à être raccordée avec le réseau du Soudan Egyptien.

III.

AFRIQUE ORIENTALE ALLEMANDE

(Deutsch Ost Afrika).

Importation. — Le chiffre pour 1901 est de : 11,888,457 fr. se répartissant ainsi :

Zanzibar	7.439.969	francs.
Allemagne	2.744.234	—
Indes	1.281.671	—
Angleterre	124.651	—
Divers.	297.932	—

Il y a par rapport à l'année 1900, une diminution aux importations de 2,399,717 fr. la résultante d'une baisse pour l'Allemagne, les Indes et divers pays et d'une augmentation pour Zanzibar et l'Angleterre, soit :

Diminution pour l'Allemagne : 2,399,430 fr.
— — les Indes : 138,151 fr.
— divers : 9,155 fr.
Augmentation pour Zanzibar : 97,499 fr.
— — l'Angleterre : 49,520 fr.

Les principales marchandises importées sont :

Les étoffes, soient :

Cotonnades	5.113.856 francs.
Lainages	83.380 —
Soieries	48.340 —
Total	5.245.576 francs.

Riz	1.278.093 francs.
Denrées alimentaires diverses	965.823 —
(Zanzibar)	487.396 —
Ferronnerie (non dénommée)	635.971 —
(Zanzibar)	138.229 —
Vins, bières et boissons diverses	504.583 —
Alcools	180.765 —
Poterie et verrerie	241.772 —
Tabac	237.603 —
Pétrole	200.997 —
Sucre et sucrerie	162.412 —
Bois de construction	139.160 —
Papeterie, librairie, etc	115.661 —
(Zanzibar)	39.384 —
Ébénisterie	102.172 —
Cordonnellerie, sellerie, cuirs, etc.	92.758 —
(Zanzibar)	22.121 —
Café	20.511 —
(Zanzibar)	16.113 —
Thé	18.020 —
(Zanzibar)	14.060 —
Cacao	4.270 —
(Zanzibar)	756 —

Exportation. — Le chiffre pour 1901 est de 5,779,344 fr. se répartissant ainsi :

Zanzibar	3.961.764 francs.
Allemagne	1 413.322 —
Indes	32.071 —
Angleterre	106.581 —
Divers	265.600 —

Les exportations sur Zanzibar ont augmenté de 217.777 fr.
— l'Allemagne — 165.105 fr.
— les Indes — 9.510 fr.
— divers — 35.585 fr.
— l'Angleterre ont diminué de 25.695 fr.
Augmentation générale : 402,282 fr.

Les chiffres d'importation et d'exportation ci-dessus ne comprennent pas ceux des espèces monnayées.

Ils permettent de se rendre compte de l'importance de Zanzibar pour la colonie allemande de la côte.

Les principales matières exportées sont :

Caoutchouc	1.310.806	francs.
Ivoire	1.102.247	—
Coprah	696.724	—
Animaux vivants	353.228	—
Sésame	348.978	—
Café	321.413	—
(Sur Zanzibar : 8,126 kilog., valant 14,253 fr.)		
Copal	242.459	—
Peaux	162.995	—
Bois de construction	133.853	—
Tabac des nègres	112.738	—
Jute, fibres de coco, etc.	104.211	—
Objets de jute et fibres	73.204	—
Graines et fruits	97.598	—
(sur Zanzibar : 97,132 fr.)		
Cornes	45.541	—
Ecailles et coquillages	43.086	—
Dents d'hippopotames	36.559	—

Mouvement de la navigation (voir Mouvement général de la navigation dans les ports de l'Afrique orientale).

Chemins de fer. — Le chemin de fer de Tanga au lac Victoria a été construit sur un parcours de quelques kilomètres. Le Reichstag n'ayant pas voté les fonds, les travaux sont suspendus.

Deux autres projets sont à l'étude, d'après lesquels une ligne réunirait Dâr et Salâm au lac Tanganyka, et une autre irait de Kilwa au lac Nyassa.

Lignes télégraphiques. — La ligne qui doit ultérieurement se rattacher au réseau congolais a atteint Tabora.

Arthur Guy,
Vice-Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 9 JUILLET 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 245

Possessions des États-Unis d'Amérique

ILES PHILIPPINES

Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3 rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
229.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Birmanie) : Situation économique et commerce général de la Birmanie pour l'année fiscale commençant le 1er juillet 1901 et se terminant le 30 juin 1902..	» 20
230.	—	**République Cubaine** : Situation commerciale et économique de la province de Santiago de Cuba en 1901..	» 20
231.	—	**Russie** : Mouvement commercial et maritime de Riga en 1901..	» 20
232.	—	**Etats-Unis** : L'industrie et le commerce de Chicago en 1902..	» 20
233.	—	**Chili** : Situation de l'industrie manufacturière au Chili.	» 10
234.	—	**Danemark** . Mouvement du commerce extérieur du Danemark en 1901. — Le commerce français en Danemark	» 20
235.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Chili) : Commerce et navigation du port de Calcutta en 1901-1902 (du 1er avril au 31 mars).	» 10
236.	—	**ÉtatsUnis** : Les ressources minérales des États-Unis et notamment des Etats de la circonscription consulaire de Chicago.	» 10
237.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Commerce extérieur et navigation du Canada en 1901-1902. — Conseils aux exportateurs français	» 10
238.	—	**Angleterre** : Situation économique du Royaume-Uni et le commerce franco-britannique en 1902	» 80
239.	—	**Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902	» 10
240.	—	**Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902.	» 10
241.	—	**Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901	» 40
242.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902	» 20
243.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902	» 20
244.	—	**Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 . . .	» 20

POSSESSIONS DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

ILES PHILIPPINES

Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902.

Manille... L'année 1902 prend fin, et avec elle la quatrième année de domination des États-Unis sur les îles Philippines. Quelle est la situation de cette ancienne colonie espagnole, maintenant que dix-huit mois se sont écoulés depuis que le gouvernement fédéral, jugeant la pacification de l'archipel philippin suffisamment assurée, y a remplacé le gouvernement militaire par un gouvernement civil.

Le Bureau des affaires insulaires du Département de la guerre a publié une statistique des îles Philippines pour les trois années 1899, 1900 et 1901, qui lui a servi à établir une comparaison entre les chiffres du commerce de ces possessions américaines d'Océanie pendant cette période. Je commencerai ce rapport en donnant les appréciations de l'administration américaine.

La statistique commerciale des Philippines correspondant aux années 1899, 1900 et 1901, est-il dit dans le rapport précité, démontre les efforts tentés par le monde commercial des États-Unis pour envahir le nouveau champ d'action qui lui était offert; et le succès obtenu, puisque les importations et les exportations de ces îles ont atteint un total supérieur à celui de n'importe quelle année antérieure dans l'histoire de cette colonie.

En comparant les importations et les exportations des années ci-dessus indiquées, on constate que les importations, en 1901, ont dépassé de 11 millions de dollars celles de 1899; et que les exportations ont subi une augmentation de plus de 9 millions et demi de dollars dans la même période.

Le commerce des îles Philippines a reçu une grande impulsion depuis que celles-ci sont sous la domination des États-Unis.

Les importations ont passé de 19 millions de dollars, en 1899, à 25 millions de dollars, en 1900, et à plus de 30 millions de dollars, en 1901; tandis que les exportations ont monté de près de 15 millions de dollars, en 1899, à environ 23 millions de dollars, en 1900, et à 24,500,000 dollars, en 1901.

Les droits de douane sur les marchandises, qui avaient atteint le chiffre de 4,411,680 dollars, en 1899, ont donné les chiffres

suivants : 7,700,679 dollars, en 1900, et 8,164,466 dollars, en 1901. Pendant les dernières années de la souveraineté espagnole sur l'archipel, cette source de revenus avait produit une moyenne annuelle de 3 millions à 3 millions et demi de piastres.

Voilà les chiffres publiés par le Département de la guerre, et il est certain que l'on conclurait de cette comparaison que la situation des Philippines est devenue plus prospère et plus brillante si l'on ne poussait pas plus loin les recherches.

Il y a lieu, d'abord, de considérer que le rapport susmentionné englobe une période de trois années, dont la première, 1899, a été une année d'insurrection. La guerre entre les États-Unis et l'Espagne venait de finir, entraînant après elle des pertes énormes pour les diverses branches du commerce des Philippines, déjà si éprouvées par l'insurrection des Tagals contre la domination espagnole, en 1896 et en 1897. La nouvelle insurrection de 1899, s'étendant successivement à toutes les îles de l'Archipel, avait arrêté brusquement tous les travaux agricoles et tari ainsi les sources de prospérité d'une contrée dont l'agriculture constituait la richesse. La production agricole rendue presque nulle, le peu de développement de l'industrie, dans ces îles, ont influé sensiblement sur le commerce, basé principalement sur l'exportation des produits de l'Archipel, dont la vente permettait aux habitants d'acheter les articles d'importation, et qui passait, depuis 1896, par une crise redoutable. N'était-il pas tout naturel que les chiffres de la statistique fussent plus élevés, en 1901, période plus tranquille que durant les années de guerre et d'insurrection.

De toute manière, si la valeur des importations et des exportations réunies, a monté de 34 millions de piastres, en 1899 ; à 48 millions, en 1900 ; et à 54 millions, en 1901 ; ce dernier chiffre n'est pas supérieur à ceux qui ont été atteints dans les dernières années ayant précédé l'insurrection. En effet, en reprenant les anciennes statistiques, on voit que le total des exportations et des importations, en 1894, a été de près de 62 millions de piastres.

Quant aux revenus que l'administration américaine tire des douanes des Iles Philippines, ils sont certainement bien plus importants que ceux qui étaient obtenus par l'administration espagnole, non pas parce que l'entrée et la sortie des produits de l'étranger ou de cet archipel présentent un ensemble de quantités de marchandises plus considérable, aujourd'hui, mais bien à cause de l'augmentation des droits du tarif douanier et de la sévérité inflexible avec laquelle ceux-ci sont appliqués. Le trésor public y trouve avantage, mais les commerçants, et avec eux toute la population, souffrent de l'accroissement des frais qui résultent de cette aggravation fiscale.

La situation des Iles Philippines n'offre donc pas l'apparence séduisante qui découle du rapport général précité ; et je crois que, pour tous ceux de nos industriels, fabricants ou négociants,

qui tournent leurs regards vers cette contrée, hier encore inconnue d'eux, et aujourd'hui à peine étudiée, il est utile, d'exposer d'une manière précise les conditions dans lesquelles elle se trouve, car, depuis mon rapport publié le 9 mai 1901, au supplément du *Moniteur officiel du Commerce*, sous le n° 31, ces conditions se sont modifiées de telle sorte qu'il est imprudent de s'aventurer dans des transactions commerciales avec ce marché, sans être documenté.

Il y a douze ans que je réside à Manille ; et, dans chacun de mes rapports, le mot crise revenait régulièrement. Tantôt c'était la crise sur un des produits de l'archipel, tantôt la crise monétaire, économique, commerciale, industrielle ou agricole. Aujourd'hui, je constate que toutes ces crises plus ou moins partielles se sont réunies, et qu'elles ont formé une crise générale qui tient sous son influence néfaste toutes les énergies de ce pays.

J'ai, dans mes rapports antérieurs, décrit les conséquences des changements profonds qui se sont produits dans les Iles Philippines, à la suite de la guerre et des insurrections dont elles ont été le théâtre. Tout le monde, dans cette colonie, pensait, avec les Américains, au moment où les Etats-Unis succédaient à l'Espagne dans la possession de ce vaste archipel, que la période de trouble et de ruine qui l'avait éprouvé d'une manière si terrible, serait remplacée, à bref délai, par une ère de reprise et de développement de la prospérité de cette contrée fertile. L'œuvre gigantesque accomplie en un siècle par la grande République d'Amérique faisait supposer que ce peuple hardi dans ses entreprises viendrait à bout des difficultés de la situation, et qu'il tirerait parti des richesses de ces iles, dont l'Espagne semblait ne pas avoir profité. Il y a quatre ans, je développais l'innombrable série de projets qui étaient élaborés dans l'esprit des Américains, aux Etats-Unis comme à Manille, en vue de former de vastes sociétés qui exploiteraient le sol de l'archipel et pousseraient l'agriculture, l'industrie et le commerce au point de modifier complètement l'esprit de cette contrée.

J'ai successivement exposé, dans le cours des années suivantes, les désillusions qu'ont éprouvées d'abord les Américains venus aux Philippines, après l'occupation par les troupes fédérales; puis les capitalistes de l'Union, qui avaient eu, un instant, l'idée de jeter sur ces nouvelles possessions américaines une partie de leur or pour étendre leur cercle d'action et qui aujourd'hui se refusent à toute tentative.

Personne n'avait compté avec les Philippins, dont l'esprit insurrectionnel est venu renverser tous les plans qui avaient été préparés avec tant d'enthousiasme à Manille et au delà du Pacifique.

L'année 1902 s'achève au milieu de complications. Tout semble arrêté dans ce pays, et l'explication de cet arrêt est facile à trouver. L'insurrection a été réprimée dans toutes les îles de l'arch

pel, mais il est resté de l'armée révolutionnaire des bandes de pillards, et l'on signale chaque jour leurs hauts faits sur tous les points des provinces. Les habitants tranquilles craignent les attaques de ces débris de l'insurrection et ils s'abstiennent de tout effort pour relever l'agriculture presque abandonnée, dans les provinces, depuis quatre ou cinq ans, c'est-à-dire que la culture des champs si fertiles de ces îles est à peine suffisante pour répondre aux besoins de la consommation locale.

Les provinces de l'île de Luçon et des îles du centre de l'archipel, qui présentaient autrefois un aspect de richesse et de prospérité, donnent maintenant le spectacle de la désolation et de la ruine. Des milliers d'habitants ont disparu dans la tourmente insurrectionnelle, laissant derrière eux des familles dans la misère. Les camps de « reconcentracion », organisés dans l'île de Luçon comme à Cuba, ont encore contribué à retirer des bras à l'agriculture Puis, enfin, l'épidémie violente de choléra, qui sévit dans tout l'archipel depuis le 20 mars dernier, a enlevé 100,000 individus, principalement dans la population indigène. Comment s'étonner que, après toutes les calamités qui se sont abattues sur cette contrée, la famine soit venue couronner cette période de destruction! Et ce sont, en grande partie, des provinces voisines de Manille qui manquent du riz nécessaire à l'alimentation des habitants, ces provinces dont le riz était précisément un des produits les plus lucratifs.

L'arrêt dans la culture, les routes de plus en plus impraticables, les exigences des travailleurs ont entraîné dans ce pays, dont les flancs ne demandent qu'à rendre leurs richesses, une diminution de la production qui menace de ruiner tout le monde.

L'exportation des principaux produits de l'archipel a subi, dans le cours de ces dernières années, une baisse qui n'aurait été qu'accidentelle si, l'insurrection réprimée, le travail avait partout repris avec la tranquillité; mais la prolongation d'un état de choses aussi anormal mine chaque jour davantage l'édifice de l'ancienne prospérité de cette colonie. Le commerce d'exportation, ébranlé par la suspension des affaires durant la guerre et l'insurrection, doit lutter contre la crise monétaire qui se fait sentir aux Philippines ainsi que dans les autres pays de l'Extrême-Orient et qui rend les opérations commerciales très difficiles. Il est hors de doute que, si les conditions actuelles du pays se maintiennent, une débâcle surviendra qui entraînera une série de faillites dans le monde commercial de Manille. C'est par un prodige d'équilibre que les anciennes raisons sociales de cette place, qu'elles soient philippines, espagnoles ou étrangères, résistent aux conséquences de la situation défavorable du pays : elles perdent de l'argent, vivent sur leurs anciens bénéfices ou végètent.

Les capitalistes américains, devenus défiants dès les premiers symptômes de soulèvements, à la fin de 1898, n'ont pas repris

confiance en présence du trouble qui se perpétue dans les conditions politiques et économiques de ce pays. Il est toujours question, dans la presse des État-Unis, de la merveilleuse fertilité des Iles Philippines et des vastes exploitations qui pourraient y être organisées ; mais la réalité, peu séduisante, et même probablement grossie en traversant l'Océan Pacifique, glace tout enthousiasme, dans l'esprit des Américains qui seraient en mesure d'y lancer des affaires sérieuses.

Les nombreux vapeurs qui débarquent, à Manille, des Américains venant des États-Unis prouvent que le pays attire beaucoup de gens cherchant les occasions de faire fortune dans le commerce, l'industrie, l'agriculture ou les mines ; mais la plupart arrivent riches d'illusions, et pauvres de ressources. Manille est aujourd'hui une ville bien plus active qu'avant la guerre, et l'on n'y entend parler que de projets d'affaires plus ou moins bien presentés, mais dont la réalisation est invariablement enrayée par le manque de fonds. En 1898 et 1899, les aventuriers d'affaires ont trouvé dans la population de cette ville, des métis ou des Indiens riches, auxquels ils soutirèrent des sommes assez considérables pour la création d'établissements destinés à décupler les capitaux qui leur étaient confiés. L'issue désastreuse de ces opérations, ou même la fuite de leurs instigateurs avec l'argent recueilli, a promptement dessillé les yeux des naïfs bailleurs de fonds ; et c'est une source tarie. Le résultat le plus fréquent des démarches de ces américains venus pour monter des entreprises chimériques, à Manille c'est l'acceptation de modestes emplois dans les bureaux de l'Administration ou des maisons de commerce.

Il n'y a pas de grosses affaires en train, à Manille, bien que les Américains aient porté leurs visées sur tout ce qui était succeptible d'y donner lieu: mines, agriculture, industrie, commerce. Ils se sont buttés aux difficultés qui s'opposent à toutes les opérations, dans ce pays, et dont une des plus graves est le manque de bras.

Les Philippins sont toujours peu enclins au travail et, quoique supportant les effets de la famine qui règne dans certaines provinces et de la cherté de l'existence, dans cette ville, ils se refusent à accepter de l'ouvrage, à moins qu'on ne leur offre des salaires qui ne répondent pas à leurs capacités. Sous prétexte que l'indigène de ces îles a des dispositions naturelles pour tous les métiers, passant successivement de l'état de cultivateur à celui de menuisier, de maçon, de domestique, de cuisinier ou de cocher, il se croit apte à tout faire ; et, dans la pratique, il est, en général, insuffisant pour tous les emplois auxquels il prétend. De sorte que les salaires exigés par les indigènes à Manille, sont doublement exagérés.

L'année qui finit a malheureusement été marquée par une innovation qui ne pourra avoir que des conséquences fâcheuses à tous égards. Quelques meneurs, désireux de se créer un

tremplin politique, ont introduit dans la population de Manille le système des grèves ; et l'on a vu tour à tour les ouvriers typographes, ceux des fabriques de cigares, etc., user de cette manière de présenter leurs revendications. Le premier résultat n'a pas été heureux pour les instigateurs de ce mouvement ; mais c'est un germe jeté dans la classe ouvrière, et il est à craindre qu'il ne soit fécondé par les circonstances.

Cet obstacle sérieux pour le développpement des entreprises anciennes et nouvelles a compliqué la situation, déjà si embrouillée par la question monétaire. La baisse de la valeur de la piastre a, depuis dix ans, produit un grand trouble dans les opérations commerciales de ce pays ; et aujourd'hui, la crise est devenue si aigüe qu'il est probable qu'une décision sera promptement prise, à Washington, pour tâcher de parer à ses effets. Il est temps, car la catastrophe redoutée ne tarderait pas à se produire.

Tout s'est donc combiné pour accabler le commerce de ces îles, puisque la crise monétaire, le manque de bras, la diminution de la production locale, sont venus compliquer les conditions déjà défavorables dans lesquelles se trouvaient les négociants. Le nouveau tarif des droits de douane des îles Philippines, appliqué depuis le mois de novembre 1901 avec une sévérité exemplaire, frappe les marchandises importées de l'étranger, comme jamais elles ne l'ont été. D'autre part, les impôts et contributions augmentés dans des proportions notables rendant l'existence plus dispendieuse, à Manille, par suite de la hausse des prix de location des immeubles, des appointements des employés, des gages du personnel domestique, des salaires des ouvriers, les commerçants ont été entraînés dans une voie fatale. La surélévation inouie des prix de tous les articles mis en vente dans les magasins de cette ville, loin d'amener des bénéfices, restreint les chiffres de vente, dans une population dont les dépenses montent et les revenus, les ressources diminuent ou restent stationnaires. Aussi n'entend-on que des plaintes de tous côtés, sans distinction de races.

Est-ce l'instant pour le commerce français de tenter d'étendre le cercle de ses affaires dans les îles Philippines ? Je n'ai cessé, durant dix ans, d'appeler l'attention de nos fabricants et de nos négociants sur cette colonie. L'année dernière, je disais qu'il y avait encore moyen, quoique avec des chances de succès moins brillant, de prendre position sur ce marché et d'y développer le nombre d'affaires qui sont traitées sur les articles français. Rien n'a été fait sérieusement dans ce sens ; et je suis d'avis, aujourd'hui, que l'abstention est préférable, puisque nous avons perdu l'occasion, quand elle était propice, et qu'il n'y avait, pour ainsi dire, qu'à se baisser, pour ramasser des piastres. Notre commerce n'a qu'à continuer de se maintenir comme il l'a fait jusqu'à ce jour, c'est-à-dire en écoulant les produits français par l'intermédiaire des maisons de commerce étran-

gères de cette place, qui lui demandent les articles dont la vente semble possible, et les présentent plus ou moins habilement à leur clientèle. Ce système est peu brillant, mais il est plus prudent, du moment qu'aucun autre ne sera essayé sur de plus larges bases : les risques sont devenus trop nombreux.

L'avenir commercial dans les Iles Philippines, devrait appartenir aux Américains, puisque toutes les déclarations du Président des Etats-Unis affirment que cet archipel ne sera pas abandonné par ses nouveaux maîtres ; et que les efforts de l'administration tendront, comme elles l'ont fait depuis quatre ans, à faciliter le succès des entreprises américaines.

Il faut bien prendre garde à cette tendance qui, elle n'est nullement dissimulée. Les maisons américaines établies sur cette place, jouissent évidemment d'avantages, qui ne sont pas accordés aux maisons étrangères ; c'est là une difficulté à ajouter à toutes celles qui ont atteint le monde des affaires, à Manille. Et pourtant, c'est toujours le commerce étranger qui occupe le premier rang, sur cette place, bien que ses opérations soient loin d'être aussi avantageuses qu'autrefois.

Il ressort clairement de l'examen des diverses phases qui ont marqué la marche commerciale des Iles Philippines depuis l'occupation par les Etats-Unis, que les Américains ne se sont pas créé dans leurs nouvelles possessions de cette région de l'Océanie une situation en rapport avec la prodigieuse force d'expansion qu'ils déploient dans leurs immenses territoires ou états, où l'espace s'ouvre libre devant eux, le climat répond à leur tempérement, et où les éléments de réussite reposent sur le développement progressif de toutes les énergies de la grande nation. Les Américains des Philippines, enthousiasmés par la fertilité et la diversité des produits naturels de ces îles, se sont néanmoins trouvés dépaysés, dans cette contrée, dont le climat leur est défavorable, les habitants hostiles et les conditions d'exploitation si différentes de celles qu'ils sont habitués à rencontrer dans leur pays, Ils ont voulu appliquer dans cet archipel les théories de travail qui ont cours aux Etats-Unis, sans faire entrer en ligne de compte les éléments nouveaux pour eux en présence desquels ils se trouvaient.

On ne peut considérer les premières années de l'occupation des Etats-Unis aux Philippines que comme une période d'étude qui n'a pas été couronnée par le succès. Les efforts qui seront tentés dans l'avenir seront-ils plus heureux, et les îles Philippines rentreront-elles dans une voie de prospérité que leur production si variée assurerait, dans toute autre région du globe, où les habitants donneraient la somme de travail nécessaire à une véritable exploitation de ce sol si fécond ? Tout dépend d'une entente entre les Américains et les Philippins.

AGRICULTURE.

Il semble que l'agriculture, dans les Iles Philippines, soit en butte depuis six ans, à toutes les calamités. Après la guerre et l'insurrectoin, qui l'ont si rudement atteinte, et au moment où il était permis d'espérer qu'une tranquilité apparente des esprits allait laisser reprendre les travaux de culture ; une épidémie de choléra asiatique a parcouru toutes les provinces de l'archipel, ravageant tour à tour les villes et les campagnes. La panique a été générale, dans l'île de Luçon tout autant que dans celle du centre ; et les indigènes terrorisés par le fléau, se sont abandonnés à la fatalité, sans se préoccuper des conséquences immédiates de leur conduite. Les champs désertés presque partout, n'ont pas fourni à la population les produits indispensables à son alimentation, et la famine est arrivée à la suite du choléra, facilitant ainsi sa tâche de destruction. Sans aborder l'étude des motifs de sa faiblesse de constitution, il est facile de reconnaître à première vue que le Philippin est chétif, ce qui explique en partie sa répulsion pour tout travail régulier, cause première de l'état déplorable de l'agriculture, dans l'archipel.

Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit, dans mes rapports, au sujet des conditions de travail dans cet archipel ; mais je constate que, en 1902, l'agriculture s'est encore plus ressentie du malaise général qui plane lourdement sur ce pays ; et il faut que la fertilité du sol philippin soit vraiment bien extraordinaire pour que la production n'ait pas souffert davantage. L'épizootie qui a attaqué les chevaux, les bœufs et les buffles, dans ces derniers temps, a compliqué sans remède les difficultés de transport, puisque les provinces ne sont pas dotées de lignes ferrées, qui permettent de remplacer les bêtes de somme. L'unique chemin de fer de Manille à Dagupan, qui traverse les provinces de l'île de Luçon, sur un parcours d'environ 200 kilomètres, ne suffisait pas à assurer les besoins de ces riches campagnes ; et aujourd'hui, il est en partie utilisé pour expédier du riz aux villages dont la population souffre de la faim.

Quel changement dans le spectacle qu'offraient, il y a dix ans, les champs de l'île de Luçon et des îles Bisayas, où l'on voyait partout les habitants cultivant la terre modérément, mais suffisamment pour se procurer le nécessaire et même les ressources destinées à l'organisation des nombreuses fêtes que leur prodiguait le calendrier espagnol. Qui eût pu penser, alors, que cet aspect de tranquillité et de bonheur ferait si promptement place à la guerre et à la ruine ?

L'abaca ou chanvre de Manille est le seul produit des îles Philippines qui n'ait pas été gravement frappé par le bouleversement des conditions agricoles de cette contrée ; et cette atténuation relative du dommage causé à toutes les branches de l'agriculture par les maux qui se sont succédés provient,

comme je l'ai dit, de la facilité avec laquelle est cultivée la variété de bananiers dont on tire ce textile. Les provinces où viennent les meilleures qualité d'abaca ont été parcourues et pillées par les bandes d'insurgés ; mais les plants continuaient à croître de toute part, et les cultivateurs n'avaient qu'à profiter d'une accalmie pour récolter ce produit merveilleux, car il a enrichi bien des Philippins, sans grand effort. C'est là qu'est l'explication du maintien de la production d'abaca aux chiffres élevés qui suivent. Cette production a été en

1896	1.766.000	piculs (a)
1897	1.750.866	—
1898	1.484.408	—
1899	985.502	—
1900	1.880.152	—
1901	1.546.146	—

Il est certain, que dans nos pays d'Europe, la production agricole ne présenterait pas des résultats semblables, pendant une période de guerre et d'insurrection générale. La force inouïe de la végétation, dans ces contrées tropicales, permet à la nature de suivre son cours ; et les habitants se reposent sur cette fertilité du soin de les dédommager après la tempête.

Si l'abaca a résisté aux conséquences de toutes les calamités qui ont assailli ces îles, il n'en a pas été de même de la canne à sucre, dont la culture a diminué dans des proportions inquiétantes, de 1896 à 1902. Les champs de cannes à sucre formaient, avant les derniers événements, un ensemble de culture, dans les îles du centre de l'archipel ou îles Bisayas, qui amenait cette branche de la production philippine au premier rang. Aujourd'hui, l'abandon de ces champs, dans un certain nombre de provinces, est devenu une cause de ruine complète pour les anciens propriétaires et pour les travailleurs. Dans d'autres provinces, la production, quoique moins éprouvée, a diminué de telle façon que les cultivateurs de cannes à sucre hésitent à poursuivre leur œuvre ; et cela dans des régions qui n'avaient pour ainsi dire pas d'autre culture. D'ailleurs, le manque d'animaux empêcherait les producteurs de conduire les quantités de cannes récoltées aux centres de fabrication du sucre.

C'est pour toutes ces raisons que la récolte de l'année 1902 sera encore plus inférieure, bien que de grands efforts aient été faits sur quelques points pour suppléer à l'absence des moyens ordinaires.

La production du tabac a été dirigée, en 1902, avec plus de continuité que les autres, peut-être bien parce que la privation de cigares ou de cigarettes serait plus pénible que toute autre pour les Indiens, qui, tous, sans distinction d'âge ni de sexe, se livrent à la passion de fumer. Il est à observer encore que les provinces d'où sont tirées les variétés de tabac ont été plus épargnées,

(a) Le picul vaut 63 kil. 262.

durant les troubles passés, leurs habitants n'ayant pas pris à l'insurrection une part aussi active que ceux des provinces du centre et du sud de l'île de Luçon et des îles Bisayas.

La Compagnie générale des Tabacs des Philippines, qui a conservé dans cette branche de la production le premier rang, assure la culture des grosses quantités de plants de tabac, dont les feuilles vont alimenter la fabrication des cigares et cigarettes en Espagne. Après cette puissante société, que nous avons tout intérêt à appuyer dans son exploitation, attendu que les capitalistes français y sont largement représentés, d'autres établissements disposant de ressources sérieuses entretiennent la culture du tabac dans les centres de production, et y trouvent les bénéfices que des sacrifices faits à propos leur ont réservés.

Une culture qui va progressant d'année en année, dans ces îles, c'est celle des cocotiers, dont on tire le coprah qui alimente une des branches de l'exportation de cette colonie. Les cocotiers, une fois plantés, poussent sans exiger de soins particuliers; et les Philippins s'adonnent volontiers à ce genre de culture qui répond à leur indolence, d'autant plus que les demandes de cocos secs ou coprah augmentent chaque jour, pour permettre aux exportateurs de Manille de satisfaires aux besoins des fabriques françaises, allemandes ou anglaises.

Comme je l'ai dit dans les premières pages de ce rapport, les Philippins ont eu, pour la première fois depuis que les Européens ont mis le pied sur leur sol, la visite de la famine, pendant l'année dernière; et cette calamité a eu pour cause le manque de riz, dans une contrée qui est particulièrement favorable à la culture de ce produit. Pourquoi les Philippins n'ont-ils jamais pu obtenir une production de riz suffisante pour leur procurer cette base de l'alimentation des indigènes et des cent mille Chinois qui vivent dans l'archipel? Pourquoi cette colonie est-elle tributaire de l'Indo-Chine et de la Chine, pour compléter le chiffre de piculs de riz qui sont absorbés par ses habitants? C'est une de ces questions que l'on se pose, à Manille, sans parvenir à les résoudre. Il n'est pas douteux que la difficulté des transports par terre soit un obstacle pour l'écoulement des récoltes de riz; mais il y a plus, même dans les provinces ayant des communications relativement aisées, c'est que la culture de cette plante n'est pas en rapport avec ce qu'elle devrait être.

D'ailleurs, n'est-ce pas par suite de négligence que la production du café a diminué, dans ces îles, depuis 1890? La maladie des caféiers qui se déclara, à cette époque, aurait pu être facilement combattue; mais les propriétaires de caféières ont préféré abandonner leurs plantations ou y remplacer la culture des plants de cette espèce par celle d'autres produits, qui ne demandaient pas d'efforts soutenus.

La récolte du café ne donne plus de quoi entretenir l'exportation de ce produit; et un jour viendra peut-être où il y aura

lieu d'en importer pour les nécessités de la consommation locale.

Les autres produits agricoles de ces îles peuvent être passés sous silence, car ils ne servent guère qu'aux habitants ; et pourtant certains d'entre eux pourraient être envoyés à l'étranger, comme ils l'ont été, jadis. Le cacao, par exemple, ne devrait-il pas être récolté en assez grande abondance pour devenir un article d'exportation ? Les Philippins se contentent de cultiver ces arbustes juste assez pour satisfaire aux demandes des habitants de ces îles.

La situation agricole n'est pas désespérée, puisqu'il suffirait de se remettre au travail pour faire rendre au sol de cet archipel une production considérable ; mais, pour un motif ou pour un autre, l'état général de la culture, dans presque toutes les provinces, est loin de s'améliorer depuis que l'insurrection est terminée. Il serait possible de réparer les maux occasionnés par la guerre, le choléra, la famine ; mais le vrai mal incurable, c'est l'impossibilité d'obtenir des Philippins la somme de travail nécessaire pour exploiter leur fertile pays.

Une atténuation des lois des États-Unis au sujet de l'immigration des Chinois a été reconnue indispensable par tous les Américains qui résident aux Philippines ; et il est probable que l'introduction de Chinois agriculteurs sera admise par le Congrès de Washington. Avec cet élément nouveau, l'agriculture se développera-t-elle, dans ces îles, en raison des conditions si favorables que présente leur sol ?

Évidemment, des travailleurs solides et constants tels que sont les Chinois, donneraient une impulsion sans précédent à la production des îles Philippines ; mais cette impulsion devra être soutenue par la création d'entreprises agricoles appuyées sur de gros capitaux. Qui est-ce qui fournira ces derniers ? Les capitalistes américains milliardaires ou même millionnaires ne semblent éprouver aucun goût pour les aventures à courir dans ce pays, jusqu'à ce jour. Changeront-ils d'idées, quand les Chinois pourront aider ou remplacer les Philippins, ou persisteront-ils dans leur abstention vis à vis d'une contrée aussi riche que cet archipel ? C'est ce que je serai à même de constater, un jour ou l'autre dans un sens favorable, il faut l'espérer pour le pays.

INDUSTRIE.

L'industrie, peu développée dans les îles Philippines, et qui avait, en outre, subi les effets désastreux des événements de ces dernières années, a repris une certaine animation, dont on ne peut cependant augurer des progrès susceptibles de l'élever rapidement au niveau de celle d'autres colonies.

Dans les provinces de l'archipel où la fabrication du sucre était le plus activement menée, c'est-à-dire dans les îles du centre, la production ayant considérablement diminué pour les

causes énumérées plus haut, les quantités de cannes livrées aux machines ont été, en conséquence, bien moins considérables, sans compter que beaucoup de fabricants ont abandonné cette industrie, depuis trois ou quatre ans, les uns, par suite de la destruction de leurs établissements; les autres, faute des fonds nécessaires. Il y a quinze ans, on comptait dans les provinces de la Pampanga et de Batangas (île de Luçon) et dans celles des îles de Cebu, de Panay et de Negros, environ 3,000 moulins à sucre, sur lesquels 200 étaient mus par la vapeur, et les autres par des buffles ou des indigènes. Combien de ces installations sucrières qui ont fourni à l'exportation jusqu'à 2,600,000 piculs de sucre, existe-t-il encore aujourd'hui? C'est ce que je rechercherai pour un rapport spécial.

Non seulement les usines centrales qui devaient, au dire des Américains, s'élever rapidement dans les parties de cette contrée favorables à la culture de la canne à sucre, sont encore en projet; mais aucune amélioration n'a transformé les machines qui ont enrichi tant de Philippins, en appareils montés d'après les dernières inventions modernes; et la fabrication du sucre a baissé notablement de 1898 à 1902.

En ce qui a trait à la préparation de l'abaca, la production, je le répète, étant toujours considérable à cause de la facilité de culture des bananiers dont on l'extrait, le nombre des milliers de piculs de leurs fibres destinés à l'exportation est resté très élevé. Par contre, si les quantités se sont maintenues, la qualité a changé au grand détriment des producteurs et des exportateurs. J'ai signalé, à diverses reprises, la préparation défectueuse de l'abaca par les indigènes, qui négligeaient leurs propres intérêts, en n'apportant aucun soin à la division des fibres; les préoccupations de toute sorte qui emplissent le cerveau des Philippins ont encore plus nui à une industrie qui a constitué la fortune de ces îles.

Le jour n'est pas venu où l'abaca sera préparé au moyen de machines perfectionnées, qui rendront à ce produit de l'industrie philippine la renommée qu'il avait acquise sur les marchés d'Europe et des Etats-Unis. Les Américains, si portés à remplacer l'ouvrier par la machine, n'ont pas donné suite à tous les projets qu'ils semblaient avoir faits pour l'amélioration des procédés de préparation de l'abaca.

Dans les dernières années qui ont précédé la guerre de 1898, les fabriques pour la décortication du riz s'étaient progressivement installées dans les provinces qui avoisinent Manille, et surtout dans celles qui étaient traversées par le chemin de fer reliant à cette ville celle de Dagupan. Ces établissements ont périclité durant les événements insurrectionnels; et je ne sais pas que de nouvelles fabriques aient été montées, depuis quatre ans, pour préparer le riz philippin. La disette de riz de l'année 1902 ne favorisera pas le développement d'une industrie qui était en progrès lent, mais en rapport avec les conditions générales du pays.

Les demandes suivies de coprah des Philippines sur les places de France et d'Angleterre, ont encouragé les indigènes qui se dédient à la préparation des cocos desséchés, et ils ont même restreint d'une manière très accentuée la fabrication de l'huile de coco, qui était menée de front avec la préparation du coprah. Cette dernière est plus facile ; et puis, l'administration locale ayant frappé d'un impôt assez fort les huiles de coco, le coprah présente un avantage réel, qui assure un bénéfice plus élevé aux travailleurs.

Je constatais, il y a deux ans, que la fabrication des cigares et des cigarettes avait enrichi et enrichissait tous les gens qui mettaient quelques capitaux dans cette industrie. Cette constatation peut être renouvelée, actuellement, car les nombreuses fabriques de Manille n'ont pas cessé, depuis lors, de jeter sur la place des quantités énormes de leurs produits, qui vont, dans les provinces, consoler les Philippins de leurs désillusions, ou sont expédiées aux Etats-Unis et en Europe. L'augmentation des prix d'achat du tabac, des frais de transport dans le pays, des salaires des ouvriers, a amené une hausse des prix de vente ; mais les fabricants ont surtout diminué les dimensions de leurs cigares, afin de compenser le surcroit de dépenses occasionné par les circonstances présentes. La qualité du tabac employé pour la fabrication des cigares et des cigarettes avait laissé à désirer, pendant les années précédentes ; le retour à une tranquillité relative dans les provinces a permis aux fabricants de recevoir des feuilles de tabac mieux préparées, et la fabrication, à Manille, est rentrée dans la voie normale. Cette industrie peut être considérée comme celle qui a le mieux vaincu les difficultés de la crise générale qui sévit sur ce pays.

La fabrication des alcools de « nipa » (palmier) se soutient également, quoique cette industrie ait été assez éprouvée par les mesures prises, il y a deux ans, contre elle par les autorités locales ; et les fabricants établis anciennement distillent en abondance des liqueurs qui font concurrence à toutes celles que l'Europe ou les Etats-Unis importent aux Philippines.

En dépit des menaces dirigées par les Américains contre le monopole de la fabrique de bière de Manille, celle-ci brasse toujours des quantités de bière brune ou blonde, qui lui conservent le premier rang parmi les fournisseurs de cette boisson aux consommateurs des Philippines.

L'ancienne fabrique de glace de Manille et sa rivale, édifiée pour le compte du gouvernement et qui constitue un vaste monument en briques de construction tout à fait nouvelle dans ce pays, se partagent la clientèle de cette ville sans se faire de tort, car une installation unique de cette espèce était vraiment insuffisante pour répondre aux besoins de la population, d'autant plus que les Américains sont de grands amateurs de glace.

Une société qui réalise de bonnes affaires, c'est la Compagnie

d'électricité de Manille. Elle a un monopole et voit fructifier les capitaux qui lui ont été confiés.

D'ailleurs, cette société a, il y a trois mois, doublé, du jour au lendemain, ses prix de distribution de la lumière électrique. Je veux bien croire que les frais aient augmenté; mais l'augmentation des prix est exagérée.

La Compagnie des Tramways de Manille a aussi un monopole, dont elle est tentée d'abuser, à en juger par les imperfections de son matériel.

En 1902, la commission civile de îles Philippines a étudié un projet d'établissement de tramways électriques, à Manille, et de son étude est resulté un ensemble de conditions pour l'adjudication de la ligne de tramways électriques de cette ville. A quelle société sera accordé le droit d'établir la première ligne de cette espèce à Manille? A une société américaine sans aucun doute, et je conseille à nos industriels de s'abstenir de toute tentative d'entrer en concurrence avec les Américains.

Le chemin de fer de Manille à Dagupan, resté l'unique voie ferrée des îles Philippines, est dans un état prospère; et la Compagnie anglaise qui l'exploite a proposé un projet d'extension de sa ligne. Est-ce à dire que d'autres lignes ferrées puissent être concédées à des sociétés étrangères, dans ces possessions américaines? Les ingénieurs belges envoyés de Bruxelles à Manille, en 1899, pour étudier le tracé d'une ligne ferrée projetée entre cette ville et la province de Batangas, ne sont pas revenus; et j'ai ouï dire que les actionnaires belges avaient renoncé à la réalisation de ces travaux, en présence d'indices peu encourageants.

Les mines n'ont pas cessé d'exciter l'enthousiasme des Américains depuis mon dernier rapport, bien que cet enthousiasme se soit refroidi à la suite de l'insécurité rencontrée par les chercheurs d'or qui s'étaient aventurés hors des villes. Les capitalistes des Etats Unis craignent d'ailleurs de voir disparaître leur argent dans les entreprises minières des Philippines. A ce point de vue encore, il n'y a pas de perspectives de mise en exploitation des terrains miniers de l'archipel par des sociétés américaines.

Quelques Philippins ont formé une société pour l'exploitation de mines de charbon dans une province voisine de Manille; c'est la seule entreprise de ce genre qui ait pris consistance, sans que l'on puisse encore en donner les résultats. Une société d'exploitation de mines de charbon est entre les mains d'étrangers.

Quant aux industries locales, telles que la fabrication des tissus, des chapeaux, des nattes, des chaussures, elles sont de nouveau en train de prospérer, car les Américains achètent beaucoup de ces spécimens de fabrication philippine pour leurs propres besoins et pour les envoyer aux États-Unis, bien que la

finesse de travail de ces articles ne soit pas aussi grande qu'autrefois.

L'industrie daus les îles Philippines ne s'est pas perfectionnée, comme l'espéraient les Américains. Toutefois, si le calme se maintient, il est permis de supposer qu'elle entrera dans une voie de progrès lents, mais continus, qui seront promptement appréciables, étant donné l'état présent de la situation industrielle.

TRAVAUX PUBLICS.

Une municipalité a été créée à Manille, l'année dernière; et il était à penser que son premier soin serait de donner une impulsion raisonnée aux travaux, non pas d'embellissement de la cité, mais simplement de propreté et d'entretien régulier. Le résultat des efforts combinés de cette municipalité philippine et de l'administration américaine a-t-il répondu à cette attente?

En parcourant les travaux du port de Manille, on constate leur marche peu rapide, mais qui laisse prévoir la fin à plus ou moins longue échéance de cette œuvre commencée en 1885. Du reste, de nombreux navires peuvent déjà s'abriter derrière l'immense digue qui protégera le port futur.

Sur la rivière « Pasig », le pont de Santa-Cruz a été achevé en 1902. Un autre pont, le meilleur de Manille, élargi, il y a deux ans, par un procédé spécial, est resté trois mois interdit au passage des voitures, afin d'en remplacer les dalles par des pavés de bois.

Les deux marchés qui avaient été démolis ont été reconstruits, et leur installation toute en fer facilite l'entretien dans des conditions de propreté, qui constitue un réel progrès.

L'ancien bâtiment de la douane de Manille était en mauvais état et tout à fait insuffisant pour le mouvement de marchandises qui se fait dans ce port. Un nouvel édifice sera prochainement achevé, qui sera assez spacieux pour satisfaire aux exigences du service.

En 1902, a été terminée l'immense fabrique de glace que le gouvernement militaire avait fait commencer, il y a trois ans, et qui représente une œuvre remarquable en briques, peut-être risquée dans cette région de tremblements de terre.

L'administration locale a agrandi la promenade située au bord de la mer, et où défilent, chaque jour, les équipages des promeneurs philippins, américains ou étrangers.

Des modifications heureuses ont transformé le jardin botanique, qui avait été bouleversé pendant le siège et le blocus de Manille, et en ont fait un joli but de promenade ou de repos.

Tel est le bilan des principaux travaux exécutés, en 1902, dans cette ville. Il est à regretter que la municipalité n'ait pas fixé son attention sur les voies publiques de la première ville

des Philippines, dont les trottoirs aussi bien que la chaussée offrent l'occasion constante d'accidents et ne sont pas entretenus dans un état de propreté suffisant. Les étrangers qui y arrivent des Etats-Unis ou d'Europe ressentent, en débarquant au port, une première impression défavorable, et cette impression se confirme, après un séjour plus ou moins prolongé.

Les prix de location des maisons se soutiennent à une hauteur inouïe. De nombreuses constructions en cours d'exécution amèneront-elles une baisse dans les exigences des propriétaires? La question n'est pas aisée à trancher, car l'élévation des impôts et des contributions, des prix de la main-d'œuvre et des matériaux de construction rend problématique le désintéressement de la part des gens qui se décident à construire des maisons.

Dans les provinces de l'archipel, rien ou presque rien n'a été fait encore. Les routes, les ponts restent abandonnés ; les villes et les villages ne sont guère plus favorisés ; et l'aspect général diffère profondément de celui qu'il présentait avant les événements de la période d'agitation.

Le gouvernement a voulu relier Benguet, petit district au nord de Manille, dont le climat était favorable à l'établissement d'un sanatorium, à la capitale ; et des ingénieurs ont tracé une route que devait parcourir un chemin de fer. Malheureusement pour le succès de l'entreprise, les conseils prodigués par les habitants n'ont pas été écoutés. Les travaux exécutés pendant la saison sèche ont été détruits dès que les pluies ont commencé, les terrains utilisés pour le parcours de cette voie étant inondés, chaque année, à pareille époque.

Il est difficile d'émettre une opinion sur le sort qui attend toutes ces provinces, si l'on tient en compte l'état de misère qui règne dans bien des régions de ces îles et qui empêchera les municipalités philippines de consacrer aux travaux d'entretien des villes, et à plus forte raison des campagnes, les fonds provenant des impôts et contributions, réduits par l'impossibilité où sont tant d'habitants de les payer.

COMMERCE GÉNÉRAL.

Si les renseignements qui précèdent démontrent la situation médiocre de l'agriculture et de l'industrie aux Philippines, ceux qui vont suivre représenteront la situation du commerce de Manille, sur lequel s'appuient toutes les transactions commerciales de l'archipel, sous un jour aussi peu favorable.

La place de Manille est sous le coup d'une crise commerciale que l'année 1902, loin d'atténuer, a plutôt aggravée. Le gros commerce est pris, d'un côté, entre les effets de la crise monétaire, l'augmentation des salaires, des loyers, etc, sur laquelle se greffent les droits élevés du tarif de douanes, des Iles Philippines ; et d'autre part, la diminution du chiffre des affaires traitées sur cette place. Il est évident que les conséquences des

six années de perturbation politique et économique qui ont ruiné toutes les classes de la population de ces îles, ont été nuisibles à toutes les opérations commerciales. La ruine pour une multitude d'habitants, la diminution des revenus de beaucoup d'autres ont arrêté les habitudes de dépenses qui étaient le propre des Philippins. En outre, l'impossibilité de communiquer, comme auparavant, avec toutes les provinces, et, par conséquent, d'acheter les produits du pays ou de vendre ceux de l'étranger, a enrayé le mouvement commercial. Depuis que l'atmosphère s'est rassérénée, les affaires ont paru reprendre une animation assez marquée ; mais, sauf quelques exceptions, les habitants observent une réserve voulue ou forcée, dans la crainte de changements possibles des conditions du pays.

L'amélioration qu'attendait le commerce de l'établissement dans ces îles de l'administration exclusivement civile ne s'est pas fait sentir, dans le courant de l'année 1902, comme on aurait pu l'espérer après la capture ou la soumission de presque tous les chefs insurgés. La confiance ne renaît pas dans l'esprit des indigènes, et l'hésitation qui marque les actes des Philippins n'est pas de nature à rétablir une activité favorable dans les affaires. Cependant on ne peut nier que les tentatives soient nombreuses de la part des gens du pays, des étrangers et principalement de tous les Américains qui viennent, sans ressources, mais avec gros bagage d'idées de négoce, chercher les moyens de gagner de l'argent, à Manille.

La vue des anciennes maisons de commerce de cette place, qui ont tenu tête à la tourmente, et de toutes celles qui ont été créées depuis 1898, offre au voyageur de passage dans cette ville, un ensemble animé ; et les allées et venues des habitants de toute couleur dans les boutiques semblent témoigner d'une situation favorable. Mais si l'on interroge les commerçants, presque tous répondent que le chiffre de leurs affaires n'est pas en rapport avec celui des frais qu'ils ont à supporter.

L'étude des conditions dans lesquelles vivent les différentes classes de la population de Manille démontre que cette ville renferme de trop nombreuses maisons de commerce, et que certaines de celles ci sont fatalement appelées à sombrer.

Pas plus qu'au début de l'occupation américaine, les citoyens de l'Union n'ont aujourd'hui, à Manille, d'installations véritables. Quand le corps d'armée des Philippines comptait 70,000 hommes, les familles des officiers profitaient de l'incertitude dans laquelle elles étaient relativement à la durée de leur séjour dans ce pays, pour y vivre en camp volant. L'armée de ces îles ne comprend plus que 16 ou 17,000 hommes ; le nombre des officiers a donc également été réduit des trois quarts ; et tous ceux qui sont rentrés aux Etats-Unis ont emmené femmes et enfants.

Les Américains qui ont remplacé l'élément militaire, tant fonctionnaires du gouvernement civil qu'avocats, notaires,

industriels, négociants, commerçants ou particuliers, ont suivi l'exemple des premiers occupants; et ils se considèrent comme étant de passage dans quelque station balnéaire éloignée. Tout ce monde achète le strict nécessaire pour pouvoir s'asseoir, manger et dormir; et cette simplicité ne s'accorde pas avec les désirs d'une partie du commerce de Manille. Par contre, tout ce qui a trait à l'existence agitée des villes d'eau se manifeste, dans la colonie américaine de Manille; et il y a là de fréquentes occasions d'affaires pour certaines branches de commerce. La lecture, dans la presse de Manille, des revues hebdomadaires de la société fournit le détail des séries de déjeuners, dîners, réunions dansantes et autres, qui se succèdent sans discontinuité.

Les Philippins, tout en faisant certaines dépenses de luxe, ne se livrent plus aux innombrables achats des années de prospérité, pour les motifs que j'ai déjà énoncés. Aussi ne voit-on plus, dans les magasins de Manille, quantité d'objets de prix qui se vendaient couramment et les étalages ne montrent guère que des articles dont les prix s'adressent à toutes les bourses.

Dans mon rapport du 22 janvier 1901, j'adressais un dernier appel au commerce français, tout en observant qu'il était peut-être tard pour tâcher de l'entraîner à profiter des quelques chances de réussite qui lui restaient encore, sur ce marché, qu'auraient pu exploiter si fructueusement jadis nos exportateurs. L'occasion est perdue et je ne vois plus, dans les circonstances présentes, quel gain procureraient des tentatives individuelles et isolées à ceux de nos compatriotes qui se lanceraient sur ce terrain hérissé d'obstacles.

D'importantes mesures sont à la veille d'être prises, à Washington, pour combattre la crise monétaire et commerciale qui règne aux Philippines. Puissent-elles amener une réaction favorable dans la situation de ces îles et rétablir un courant d'affaires sérieuses et sûres qui rendent la prospérité à cette contrée si durement et si longuement éprouvée.

EXPORTATION.

L'exportation des îles Philippines, en 1902, offrira, quand les chiffres officiels seront publiés, un total important, sans aucun doute, mais pas en rapport avec celui que l'on espérait du changement de la situation politique de l'archipel.

Avec la tranquillité revenue dans les provinces, l'exportation des produits du pays aurait augmenté, si le manque de bras, l'épizootie, le choléra, les sauterelles n'avaient contrarié tous les projets conçus, il y a un an, pour reprendre l'exploitation de cet archipel sur des bases nouvelles et sérieuses.

Les relevés statistiques n'ont pas encore été publiés pour l'année 1902; je ne puis, en conséquence, établir de comparai-

sons entre les chiffres de cette année et ceux des précédentes; cependant, il ressort des données approximatives que je trouve dans les journaux de Manille, que le mouvement des exportations se modifie de plus en plus en faveur des Etats-Unis. L'accentuation de ce changement d'orientation pour l'écoulement de certains produits des îles Philipines sera encore plus marquée, si le Congrès se décide à voter une réduction des droits de douane à l'entrée de ceux-ci aux Etats-Unis. C'est le vœu xprimé par les exportateurs de l'archipel; mais sa réalisation, rencontre une vive opposition de la part des producteurs américains.

En attendant la modification souhaitée, on peut toujours noter que les expéditions d'abaca pour les ports de l'Union ont augmenté dans des proportions notables depuis quatre ans, tandis que les quantités de ce textile employées en Angleterre présentent un total inférieur à celui des années antérieures. Est-ce là le présage d'un changement définitif ou l'abondance sur les marchés de Londres et de Liverpool des stocks d'abaca réunis dans ces derniers temps n'occasionne-t-elle pas un arrêt momentané d'exportation vers ces ports? De toute manière, les opérations des maisons de commerce anglaises de Manille, dont la toute-puissance reposait solidement sur la supériorité incontestable de leurs approvisionnements, sont évidemment contrariées par l'apparition des maisons américaines qui se sont établies sur cette place et qui détournent à leur profit une partie des transactions auxquelles donne lieu l'abaca.

La lutte sera intéressante entre les exportateurs anglais et américains; mais les premiers conservent des avantages précieux: la connaissance du pays et des représentants fixés dans les provinces, qui les tiennent au courant des affaires à traiter avec les producteurs.

Les quantités d'abaca qu'utilisent nos fabricants leur sont, en général, adressées de Manille par l'intermédiaire des maisons anglaises de cette place, après entente avec les négociants de Liverpool, puisque les achats de ce produit ne peuvent, comme je l'ait souvent dit, être faits d'une façon plus avantageuse. Le commerce français doit, pour ce motif, s'intéresser à l'issue de la lutte engagée, depuis quatre ans, entre les anglais et les américains, dans ces îles, pour l'accaparement du commerce de l'abaca.

Dans le cours de l'année 1902, douze navires à vapeur, dont 9 anglais, 1 norvégien, 1 autrichien, 1 français, sont sortis de Manille, avec un chargement en partie composé d'abaca, pour Marseille. Faut-il, une fois encore, regretter que ces chargements n'aient pas tous été transportés par des navires français, qui les auraient reçus de maisons françaises établies à Manille. Ce seraient des regrets inutiles, comme pour tout ce qui concerne l'influence que le commerce français aurait pu se créer aux Iles Philippines. Les industriels français ont besoin de cer-

taines quantités d'abaca, et je reçois assez fréquemment des demandes de ceux d'entre eux qui voudraient s'affranchir de l'obligation de s'adresser à Liverpool ou à Barcelone; pour obtenir les milliers de piculs d'abaca qu'ils reçoivent de Manille Ces demandes sont toujours ainsi formulées : indiquer des correspondants sur la place, pour l'achat direct de l'abaca. Et cependant je répète chaque année, que ce système d'achats directs est impraticable, attendu que l'exportation de l'abaca est accaparée, à Manille, par les maisons étrangères : et que ces indications ont été données dans des notes spéciales également publiées.

Les exportations de coprah comportent exactement les mêmes remarques que celles que je viens de renouveler pour l'abaca; ou ce sont les mêmes maisons auxquelles les fabricants d'huile ou de savon de France sont obligés de faire leurs commandes, qui monopolisent le commerce de ces cocos desséchés.

Presque tout le chargement des douze navires qui ont été dirigés, en 1902, sur Marseille, était composé de coprah destiné à des négociants de ce port, qui continue à recevoir la plus grosse part des exportations de ce produit des Philippines. Le coprah qui n'est pas expédié aux ports français est pris par les négociants anglais ou espagnols.

Les sucres fabriqués dans les îles Philippines n'offrent qu'un intérêt indirect au point de vue du commerce français, car ils sont expédiés aux Etats-Unis et en Angleterre, les deux pays qui se sont, d'ailleurs, à toute époque, disputé le sucre des cannes de l'archipel, malgré les plaintes répétées qui étaient formulées, dans ces deux pays, relativement aux défauts de fabrication de ce produit de l'industrie philippine.

En ce qui regarde l'exportation du tabac des Philippines, les commerçants français n'interviennent pas dans les achats directs, puisque l'administration des tabacs se fournit en Espagne des cigares qu'elle fait vendre ensuite dans les bureaux de tabac de France. A ce propos, j'ai entendu fréquemment demander par des fumeurs français pourquoi il n'était vendu dans ces bureaux qu'une variété de cigares de Manille, tandis qu'il y en a une grande diversité de formes et de dimensions, si ce n'est de qualités. J'ai constaté aussi le fait : et je ne puis l'expliquer que par les prix de ces spécimens qui seraient peut-être trop élevés pour des cigares de Manille vendus en France. Il n'en est pas moins certain que les cigares de Manille que l'on trouve à Paris ne donnent pas la possibilité d'émettre une appréciation exacte sur le tabac des Philippines.

L'Espagne demande, comme jadis, à cet archipel, la presque totalité des balles de tabac en rame, qui vont se transformer dans ses fabriques en cigares et en cigarettes; et c'est la Compagnie générale des Tabacs des Philippines qui est, comme

alors, l'intermédiaire entre les producteurs philippins et les consommateurs espagnols.

Le reste des exportations de tabac et surtout les cigares et les cigarettes partent de Manille pour les ports d'Angleterre, de Belgique, de Hollande, d'Allemagne et des Etats-Unis, où leur écoulement est assuré d'avance par les soins des correspondants qu'ont dans ces pays les maisons anglaises, belges, hollandaises, allemandes ou américaines de Manille.

Je consigne ici une remarque qui modifie l'appréciation de mon rapport antérieur, c'est que la qualité des produits qui sont livrés aux consommateurs par les fabriques de cigares et de cigarettes de cette ville est redevenue ce qu'elle était, avant la perturbation de ces dernières années : bonne, sans égaler celle des cigares renommés de la Havane.

Je ne parlerai pas des articles d'exportation tels que le café, l'indigo et autres produits de ces îles qui tiennent une place sans importance dans le commerce des Philippines avec l'étranger, après y avoir brillé plus ou moins. L'exportation des îles Philippines se développerait singulièrement si les Etats-Unis parvenaient à implanter dans cet archipel des habitudes de travail comparables à celles que leur population a mises en pratique depuis l'indépendance. Que de produits de ces îles, maintenant délaissés ou perdus au fond des provinces, iraient porter au loin la connaissance de leur valeur industrielle ou commerciale, et enrichiraient les habitants indigènes ou autres qui les mettraient en exploitation ! Mais c'est encore là un de ces rêves qu'efface l'état réel d'esprit dans lequel les Philippins se maintiennent et qui effraie les Américains de l'Union.

IMPORTATION.

Le changement qui se dessinait, après la guerre, dans le mouvement d'importation des îles Philippines, s'est accentué durant les deux dernières années. Les marchandises américaines envahissent progressivement la place de Manille, et y remplacent naturellement celles qui venaient des autres pays.

Si les grandes entreprises soutenues par des capitaux considérables n'ont pas été tentées par les riches Américains, il n'en est pas moins vrai que de nombreuses Sociétés se sont établies à Manille, qui servent d'intermédiaires entre le commerce des Etats-Unis et celui de ces îles. Ces établissements, sans nécessiter des sommes énormes, introduisent les articles de fabrication américaine, à Manille, et les y vendent avec facilité. Le prodigieux développement de l'industrie aux États-Unis lui permet de livrer de nombreux articles à des conditions particulièrement favorables pour le vendeur et pour l'acheteur; et, à Manille, ce double avantage est d'autant plus grand, que les produits importés des Etats-Unis ne sont pas, en général, de qualité supérieure Puis, il faut aussi considérer que les quelques milliers d'Américains qui résident plus ou moins longtemps

dans cette ville, habitués à acheter des articles de fabrication américaine, continuent à s'adresser de préférence aux magasins pourvus de ceux-ci.

La colonie américaine de Manille ne compte guère que des militaires, des fonctionnaires ou des commerçants, qui, pour la plupart, sont venus aux Philippines pour y toucher des traitements plus élevés que ceux qu'ils avaient ou pour chercher fortune ; c'est dire que presque tous visent à l'économie, pour les choses nécessaires à l'existence jusqu'à ce que leurs ressources soient augmentées d'une manière ou d'une autre.

De 1898 à 1902, le commerce d'importation des États-Unis s'est, pour les raisons qui précèdent, accru sensiblement ; et il est probable que cet accroissement s'accentuera encore davantage, au fur et à mesure que les habitudes américaines s'acclimateront dans ce pays.

L'Espagne, qui est le pays dont les importations aux Philippines ont le plus souffert du changement de domination sur ces îles, lutte courageusement et défend pied à pied le terrain qui était sien, autrefois. En dehors des quelques maisons de commerce qui ont renoncé, dès le début, à lutter contre la concurrence américaine, toutes les autres démentent les pronostics des Américains qui prétendaient, il y a deux ou trois ans, que les établissements espagnols disparaîtraient rapidement de cette place.

Les vins, liqueurs, produits alimentaires, tissus de Catalogne, etc., sont envoyés de la Péninsule en quantités assez importantes, mais qui pourtant sont bien inférieurs à celles que recevait cette colonie des centres de production espagnols. Cette baisse dans les affaires de l'Espagne avec ses anciennes possessions d'Océanie, comme avec celles des Antilles, était prévue ; il n'y a donc dans cette situation nouvelle rien d'extraordinaire. Au contraire, on est étonné que les commerçants espagnols se soient maintenus aussi solidement sur une place qui leur était disputée par des rivaux audacieux et soutenus par les autorités locales. Les résultats obtenus par les Espagnols qui ne se sont pas laissés décourager par les circonstances adverses sont la preuve que le marché des Philippines offrait un debouché toujours possible aux importateurs résolus et intelligents ; mais il est à observer que le commerce espagnol de Manille y avait une situation acquise, qu'il lui fallait defendre, et non pas une place à conquérir.

Les banques, les maisons de commerce anglaises de Manille n'ont pas cédé non plus devant leurs rivaux américains ; et elles semblent résister victorieusement, grâce au calme et au sang froid, à tous les embarras que leur crée la situation critique du commerce de ces îles. Si l'exportation des produits des Philippines semble devoir se diriger vers les États Unis, surtout au cas où une réduction des droits d'entrée serait accordée à ces produits, dans les ports de l'Union, les achats des negociants

anglais de Manille n'en continuent pas moins à être très considérables, car ils ont des correspondants sur tous les points des Philippines où sont récoltés l'abaca, le sucre, etc. Ces mêmes correspondants aident à écouler dans les provinces toutes les marchandises importées d'Angleterre, dont les maisons de Manille assurent le placement dans la population de cette ville.

Les Anglais, maîtres, anciennement, du gros commerce des Philippines, ont eu à lutter contre les Allemands, qui, dans les dix années écoulées, leur ont disputé, avec succès pour beaucoup d'articles d'importation, la suprématie qu'ils s'étaient créée. Puis, sont arrivés les Américains qui, en dépit de leurs efforts depuis quatre ans, n'ont pas ébranlé sérieusement la faveur dont jouissaient bien des produits de l'industrie anglaise. Le choc a été violent; mais les maisons anglaises ont des capitaux qui leur ont permis de repousser l'assaut de concurrents moins solides qu'eux. Le jour où les Etats-Unis déverseront sur la place de Manille une part importante de l'argent qui alimente leurs gigantesques entreprises, le commerce anglais aura à redouter vraiment la rivalité des Américains; mais jusqu'à cette époque, les intérêts britanniques resteront considérables dans ce pays.

Ainsi que je l'ai dit ci-dessus, le commerce allemand a combattu avec un certain succès celui de l'Angleterre, à Manille et dans les provinces de l'archipel philippin, depuis dix ans; et, après une passe pénible provenant des événements insurrectionnels, il a repris son mouvement d'extension, autant que les circonstances en laissaient la possibilité.

Les maisons allemandes de Manille n'ont pas perdu de vue un de leurs principaux buts, dans le monde entier : substituer aux articles français les produits similaires de l'industrie allemande qui s'en rapprochent le mieux. Cette tendance que j'ai constatée pendant mon long séjour à Manille, s'est d'autant plus affirmée, chaque année, que la réussite couronnait les essais de nos concurrents. Les prix inférieurs (la qualité aussi) des articles importés d'Allemagne, leur présentation à la clientèle par des commerçants habiles, dont la ténacité n'est pas entamée par le climat, et une connaissance parfaite des habitudes et des goûts des diverses races qui vivent aux Philippines, garantissent au commerce allemand de Manille la durée de son influence acquise dans ces dernières années, aux dépens du commerce anglais et du commerce français. L'absence sur cette place de représentants des industriels et fabricants français explique, sans l'excuser, la défaite progressive que nous y avons éprouvée.

La Belgique, qui a maintenant un Consul général de carrière aux Philippines, a eu de tout temps des visées sérieuses sur le mouvement commercial de ces îles. Les mines, les chemins de fer, la fourniture de machines, d'articles de toute nature, ont toujours vivement intéressé le monde industriel et commercial de ce pays si actif. Les tentatives des Belges sont encore, dans

le moment actuel, poussées avec la ferme intention de donner un essor nouveau à la prépondérance qu'ils ont cherché à conquérir à Manille, sous la domination espagnole.

La société belge, fondée il y a quelques années, pour traiter de toutes les opérations commerciales qui offraient un champ d'action, dans ce pays, et mal dirigée, dans le principe, semble aujourd'hui être entrée dans une voie conforme aux désirs de son conseil d'administration. La réussite de cette entreprise démontrerait au commerce français les chances qu'il aurait eues de s'établir avec profit, à Manille.

La Suisse est toujours représentée dans le commerce d'importation de cette place pour les tissus, les broderies, les articles de bijouterie et autres que ses fabricants ont fait connaître depuis bien des années dans la population indigène. Atteintes par la crise comme toutes les autres, les maisons suisses de Manille déploient la même activité patiente pour contrecarrer les efforts de leurs concurrents.

On en peut dire autant des Hollandais, qui n'ont pas perdu confiance, et continuent à importer les produits que la Hollande vendait dans ces îles, avant la guerre.

Tous ces efforts des nations qui ont entretenu des relations commerciales avec les îles Philippines, en vue de ne pas se laisser supplanter par le commerce des Etats-Unis, ont été aidés jusqu'ici par les mauvaises conditions dans lesquelles se mouvaient les commerçants américains venus à Manille ; et il reste à savoir si l'avenir qui est réservé au commerce étranger, dans l'archipel, sera aussi favorable. Tout dépend du maintien du *statu quo* ou de l'entrée en ligne des gros négociants des Etats-Unis. Dans ce dernier cas, je suis d'avis que le commerce de l'Union relèguerait peu à peu le commerce étranger au dernier plan.

Je reviendrai, dans des monographies spéciales sur l'état actuel des affaires concernant les diverses branches de l'importation dans ces îles; mais avant de terminer, voici quelques indications sur les importations françaises.

Le commerce d'importation français, basé, aujourd'hui comme autrefois, à Manille, sur le système des consignations ou, en nombre plus restreint, sur les achats par l'entremise de commissionnaires, comprend les produits alimentaires, les vins, les liqueurs, les produits pharmaceutiques, la parfumerie, certains tissus, les articles de lingerie, bonneterie, passementerie, mercerie, de papeterie et de librairie, d'orfèvrerie, de joaillerie et de bijouterie, de porcelaine et faïence, de cristallerie et de verrerie, de qniucaillerie.

Hors des cinq établissements de joaillerie bijouterie tenus par des Français, dans cette ville, et dont les affaires se soutiennent, nous n'avons aucune maison de commerce; l'introduction de tous les produits français, dont la nomen-

clature ci-dessus donne le détail, est donc entre les mains d'étrangers : Philippins, Américains, Espagnols ou Allemands. Ces conditions défavorables ont pourtant été la base de ventes assez importantes, sur cette place, puisque de nombreuses marques fraçaises apparaissaient dans les étalages ou dans les vitrines des magasins manillais, sous la domination espagnole. Aujourd'hui encore, les noms des fabricants français abondent relativement sur les listes de marchandises qui entrent dans ce port, si l'on considère les prix élevés auxquels sont vendus tous les articles venant de France ; mais c'est là pour notre commerce une source bien mince de bénéfices. Le placement des articles français, à Manille, n'aurait chance de s'étendre que si cette ville devenait le centre d'un mouvement commercial tel que l'ont entrevu les Américains, il y a quatre ans. De grandes entreprises agricoles créées dans toute les provinces de l'archipel, de vastes établissements industriels s'élevant dans les villes, des maisons de commerce puissantes fondées par de riches Américains et trafiquant sur tous les articles de la production des Philippines poussée au degré qu'elle peut atteindre, élèveraient Manille au rang de première ville de l'Extême-Orient. Les habitudes de luxe y viendraient des Etats-Unis avec les capitaux ; les négociants, réalisant des bénéfice, feraient de fortes dépenses. Ce serait l'instant propice pour l'introduction des articles d'importation français dans ce pays transformé ; mais ce rêve entrevu est encore loin de la réalité présente, dans cette ville en proie aux difficutés d'une crise violente.

G. de Berard,
Consul de France.

UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 16 JUILLET 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 246

RUSSIE

Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. Exportation. — Importation.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 10 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
229.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Birmanie) : Situation économique et commerce général de la Birmanie pour l'année fiscale commençant le 1er (uillet 1901 et se terminant le 30 juin 1902..	» 20
230.	—	**République Cubaine** : Situation commerciale et économique de la province de Santiago de Cuba en 1901..	» 20
231.	—	**Russie** : Mouvement commercial et maritime de Riga en 1901..	» 20
232.	—	**Etats-Unis** : L'industrie et le commerce de Chicago en 1902..	» 20
233.	—	**Chili** : Situation de l'industrie manufacturière au Chili.	» 10
234.	—	**Danemark** : Mouvement du commerce extérieur du Danemark en 1901. — Le commerce français en Danemark	» 20
235.	—	**Possesions anglaises d'Asie** (Inde) : Commerce et navigation du port de Calcutta en 1901-1902 (du 1er avril au 31 mars).	» 10
236.	—	**Etats-Unis** : Les ressources minérales des États-Unis et notamment des Etats de la circonscription consulaire de Chicago.	» 10
237.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Commerce extérieur et navigation du Canada en 1901-1902. — Conseils aux exportateurs français.	» 10
238.	—	**Angleterre** : Situation économique du Royaume-Uni et le commerce franco-britannique en 1902.	» 80
239.	—	**Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la Région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902.. . . .	» 10
240.	—	**Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902.	» 10
241.	—	**Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901..	» 40
242.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902..	» 20
243.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902	» 20
244	—	**Zanzibar** Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 . . .	» 20
245.	—	**Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902..	» 20

RUSSIE

Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande pendant l'année 1902. — Exportation. — Importation.

Helsingfors, le 22 avril 1903... La statistique du mouvement du commerce extérieur de la Finlande, pour l'exercice 1902, ne sera publiée que fin novembre. Je crois donc nécessaire de donner, en attendant, un aperçu sommaire dudit mouvement, en prenant pour base mes observations personnelles et quelques chiffres qui ont été fournis *grosso modo* par la douane.

Mauvaise récolte. — Par suite des pluies torrentielles qui n'ont cessé de tomber tout l'été et des gelées précoces qui saisirent, dès les premiers jours de septembre, les céréales, le seigle et les avoines furent presque partout anéantis. Les pommes de terre elles-mêmes, qui constituent, avec le poisson salé, la principale nourriture du peuple, ont été en grande partie gelées et détruites. C'était, pour l'hiver, dans presque toutes les provinces, la famine. Aussi, pendant les derniers mois de l'année 1902, la situation économique du grand-duché fut-elle assez troublée. Le gouvernement s'en émut et vint en aide à la population en organisant des travaux de secours et en accordant aux communes les plus nécessiteuses des vivres et de l'argent. On distribua également de grandes quantités de farine de seigle importées en hâte de l'étranger et spécialement de la Russie.

EXPORTATION.

L'exportation des produits finlandais a un peu augmenté en 1902, comparativement à l'année 1901.

Bois. — L'exportation des bois de Finlande semble être en progression constante, si l'on en juge par le tableau suivant, qui en donne le montant calculé en 0/0 de la valeur totale de l'exportation du grand-duché pendant la période décennale de 1892 à 1901 inclus :

1892	44.16	0/0 de la valeur totale de l'exportation.
1893	43.08	—
1894	46.39	—
1895	44.31	—
1896	45.06	—
1897	48.71	—
1898	52.26	—
1899	54.57	—
1900	57.58	—
1901	54.34	—

En 1902, la quantité des bois exportés ayant été un peu supérieure à celle que l'on expédia en 1901 et les prix s'étant sensiblement améliorés, le chiffre total a dépassé, en valeur, celui de l'exercice précédent. Les prix ont, en effet, monté de 20 0/0, en comparaison de ceux de 1901. Pour maintenir la hausse, les scieries ont décidé, en commun, de réduire les coupes pendant l'hiver 1902-1903. Il est assez difficile de prévoir dès maintenant dans ses détails la campagne prochaine, mais on prétend ici que les prix resteront fermes.

Le tableau suivant donne les chiffres de l'exportation des principaux articles en bois pour 1902, comparés avec ceux de 1901 :

	1901.	1902.
	(En mètres cubes.)	
Mâts, espars, bois scié. .	164.186	143.082
Poteaux de mine	582.807	531.994
Bois à papier.	502.956	337.576
Bois à brûler	944.910	924.338
Madriers	335.861	364.293
Bastins	694.329	866.971
Planches	1.065.810	1.148.003
Bobines.	3.810	5.233

Les statistiques de la douane n'étant point terminées, on ne peut encore donner la valeur totale des bois exportés, mais on sait déjà qu'elle dépasse celle de 1901. Cependant, le tableau suivant donne en francs et en chiffres ronds la valeur des principaux articles en bois exportés en 1901 et 1902 :

	1902	1901
	(En francs.)	
Mâts, épars, troncs, bois sciés .	2.146.000	2.462.000
Poteaux de mines	4.255.000	4.662.000
Bois à papier	2.700.000	4.017.000
Bois à brûler	2.773.000	2.834.000
Madriers	18.214.000	16.793.000
Bastins	33.811.000	27.078.000
Planches	36.736.000	34.105.000
Bobines.	2.616.000	1.759.000

On constate pour les quatre derniers articles une augmentation notable.

Pâte de bois, Carton, Papier. — L'exportation de ces trois articles n'a guère varié. Voici en effet les chiffres pour 1901 et 1902 :

	1901	1902
	(En francs.)	
Pâte de bois.	26.315.000	26.053.000
Carton	26.913.000	25.826.000
Papier	35.862.000	41.655.000

On prévoit une augmentation pour 1903, cette industrie étant en ce moment très florissante.

Beurre. — L'exportation du beurre diminue d'année en année depuis 1897, époque à laquelle elle avait atteint son maximum, soit plus de 30 millions de francs. Depuis lors, la moyenne fut de 22 à 23 millions de francs et le total, en 1901, de 21 millions 800,000 francs.

En 1902, on exporta 9,670,000 kilog. contre 8,972,000 en 1901, soit une légère augmentation de 698,000 kilog., que l'on attribue à la diminution de la consommation locale.

La Finlande expédie ses excellents beurres indigènes en Angleterre et consomme de plus en plus des beurres de Sibérie qui coûtent moins cher. Le beurre de Sibérie, dit d'exportation, se paie en effet, en moyenne, au lieu de production, 1 fr. 50 le kilog. Or, les frais de transport par voie ferrée sont si peu élevés en Russie, que cette denrée ne coûte guère, à son arrivée dans les ports de la Baltique, que 1 fr. 65 le kilog. On le vend ici de 1 fr. 75 à 2 fr. 10 le kilog. et on le trouve excellent. La Sibérie en exporte déjà, paraît-il, pour 65 millions de francs par an, surtout en Angleterre et le reste en Scandinavie. Le Danemark, par exemple, qui expédie ses beurre indigènes en Angleterre, participe pour 9,3 0/0 à l'exportation du beurre sibérien. On en fait une énorme consommation en Angleterre, et je ne serais point étonné qu'il pénétrât aussi sur le marché français, d'autant plus qu'une ligne régulière de navigation à vapeur, vient d'être établie par la compagnie danoise « Det Forenede Damps Kibs Selskabet » entre Dunkerque et le port russe de Windau, sur la Baltique. Ce port est ouvert toute l'année. Voilà donc le Transsibérien relié par cette nouvelle voie au réseau nord de la France.

Transport de beurre de Finlande en Angleterre. — Une nouvelle compagnie de navigation, le « Nord », subventionnée par l'état, à inauguré le 1er novembre 1902, une ligne régulière de Hangö à Newcastle, pour le transport rapide du beurre finlandais en Angleterre. Trois steamers construits *ad hoc* et munis d'appareils frigorifiques spéciaux font ce service.

Fer. — L'exportation du fer a sensiblement diminué :

	1901	1902
	(En kilogrammes.)	
Fer de fonte.	18.450.000	1.990.000
Fer en barres	13.449.000	9.657.000

Cet arrêt est imputable à une baisse des prix en Russie, qui a provoqué une importation assez élevée de minerai russe en Finlande.

Goudron. — L'exportation du goudron reste stationnaire : 81,485 tonnes pour 1901 et 84,549 tonnes en 1902. Cette industrie qui, il y a trente ou quarante ans, jouait un rôle considéra-

ble dans ce pays, est en baisse depuis quelques années. Étant donnée la quantité de bois qu'elle consomme, on ne la trouverait plus assez rémunératrice.

Avoine. — Par suite de la mauvaise récolte, l'exportation de l'avoine est tombée de 17,226 tonnes en 1901, à 11,989 tonnes en 1902.

Peaux. — L'exportation des peaux brutes a monté de 895 tonnes en 1901 à 1,008 tonnes en 1902. Celle des peaux préparées est descendue de 883 tonnes en 1901 à 679 tonnes en 1902.

Écrevisses. — L'exportation des écrevisses augmente chaque année. Plusieurs négociants français sont venus, sur le conseil de ce consulat, en acheter eux-mêmes sur place, en 1902.

Ils ont pu éviter ainsi l'intermédiaire toujours onéreux des commissionnaires de Lubeck et de Berlin qui les leur vendaient de seconde main jusqu'à ce jour et ils ont amorcé quelques bonnes affaires. Les écrevisses de Finlande sont fort belles, très renommées et d'un prix relativement modéré. Les commissionnaires d'Allemagne en importent de très grandes quantités qu'ils revendent ensuite en France avec de gros bénéfices.

IMPORTATION.

Céréales. — Par suite de la mauvaise récolte, l'importation des céréales a notablement augmenté dans les derniers mois de 1902 :

	1901.	1902.
Seigle	44.159.000	80.825.000
Farine de seigle. . .	147.475.000	178.417.000
Farine de froment. .	51.075.000	59.579.000

Son. — Depuis quelques années, on importe d'assez grandes quantités de son pour le bétail.

En 1898, on en importa 13,708 tonnes.
En 1899, — 29,958 tonnes.
et en 1902, — 36,376 tonnes valant 3,600,000 fr.

Denrées coloniales. — L'importation du café a monté de 8,874 tonnes en 1901 à 10,025 en 1902. Pas un kilogramme n'est venu de France.

Sucre. — L'importation du sucre brut est descendue de 28,918 tonnes à 26,912, soit une diminution de 600,000 fr. environ. En revanche, l'importation du sucre raffiné est monté de 976 tonnes à 1,079.

Vins et liqueurs. — L'importation des vins en bouteilles out à peu près la même qu'en 1901, soit de 1,160,000 bouteilles. Celle des vins en fûts passa de 888 tonnes en 1902 à 1,096 en 1902.

Liqueurs fortes. — L'importation des liqueurs fortes pré-

sente une augmentation d'environ 600,000 fr. représentée en majeure partie par la bénédictine et le cognac.

Remarques sur le cognac. — La concurrence faite au cognac français est de plus en plus redoutable. Une campagne active a même été ouverte dans une certaine presse contre nos produits des Charentes. Une partie du public prétend, par l'intermédiaire de journaux locaux, que des cognacs venus de France étaient fabriqués, non pas avec du vin de raisin, mais avec des eaux-de-vie de grain allongées d'essence de cognac et de matières colorantes. On accuse aussi l'Allemagne de faire ce trafic sur une vaste échelle.

Quant aux accusations lancées contre nos cognacs, elles ne sont pas sérieuses. Elles semblent plutôt avoir été inventées par certaines gens qui préconisent l'usage du wisky comme boisson plus hygiénique et demandent aux pouvoirs publics de permettre l'entrée en Finlande de cette eau-de vie anglaise jusqu'ici interdite. Or, il arrive souvent que certains détaillants qui reçoivent nos cognacs en fûts les mélangent avec des eaux-de-vie du pays et les débitent ensuite comme cognacs purs.

Les cognacs à bon marché que l'on sert dans les cafés pour la confection des grogs-toddy ne sont pas autre chose que cette mixture.

De plus, de grandes quantités d'eaux-de-vie allemandes colorées arrivent ici de Hambourg, Brême, Stettin ou Lubeck sous le nom de cognacs et font une concurrence plus ou moins loyale aux produits des Charentes qui, seuls, devraient porter la dénomination de cognacs, cette dénomination étant une désignation non pas de boisson mais bien de provenance. C'est à la Chambre de commerce de Cognac qu'il appartient, il me semble, de prendre les mesures nécessaires pour que les cognacs français, les seuls réels après tout, ne soient pas plus longtemps discrédités sur le marché finlandais.

Ne pourrait-on pas, par exemple, pour garantir à l'acheteur finlandais, parfois méfiant, la pureté de nos produits, faire apposer au départ, sur nos cognacs, des contre-marques de garantie ou des marques d'origine ? De plus, il faudrait opposer dans la presse locale une défense énergique aux attaques dont nos eaux-de-vie de raisin sont, depuis quelque temps surtout, trop souvent l'objet. En outre, le meilleur moyen de conjurer le danger, c'est de n'expédier en Finlande que des produits naturels, purs et de premier choix, ainsi que le font d'ailleurs nos principales maisons.

Vins. — Ce que je dis pour le cognac peut s'appliquer aux vins français auxquels les fabriques de Hambourg et Brême font une concurrence acharnée sur le marché finlandais et scandinave.

Fer. — L'importation du fer a légèrement augmenté en 1902.

	1901.	1902.
	(En kilogrammes.)	
Fer de fonte	16.492.000	20.905.000
Fer en barres	10.548.000	11.780.000
Tole de fer.	6.031.000	7.612.000
Machines agricoles . .	1.322.000	1.478.000
Machines électriques .	356.000	373.000
Autres machines . . .	5.000.000	4.447.000
Tissus de coton . . .	816.000	738.000
— laine foulée . .	200.000	209.000
— laine non foulée	194.000	184.000

Houille. — Les chiffres concernant l'importation de la houille sont très intéressants à considérer, car ils sont un bon critérium de la situation industrielle et de la marine marchande. Pendant la longue période de 1866 à 1895 ladite importation a suivi une progression constante et est allée de 26,300 tonnes à 74,000 tonnes. En 1896, elle s'eleva à 95,100 tonnes puis monta tout à coup à 175,500 tonnes en 1897, à 164.000 tonnes en 1898 et 254,000 en 1899. A ce moment, la courbe avait atteint son point culminant. La descente commença en 1900 avec 204,000 tonnes puis 134,000 en 1901 et enfin 124,000 en 1902.

Les prix étaient en 1898 : 17 fr. 50 la tonne ; en 1899 : 20 fr. ; en 1900 : 30 fr. ; et en 1901, 23 fr.

Pétrole. — L'importation du pétrole augmente un peu chaque année. En 1901, elle s'élevait à 20,933 tonnes et en 1902, à 21,510 tonnes.

La **viande américaine** est tombée de 2.029 tonnes en 1901 à 779 tonnes en 1902. Cette diminution est due, sans doute, à la hausse des cours sur le marché étranger.

Articles français susceptibles de trouver de bons débouchés en Finlande : Farines, semoule, vins et liqueurs, fruits frais, conserves alimentaires, sel de cuisine, cuirs salés frais et secs, papier fin et de luxe, laine et coton brut, soieries et rubans, tulles, tissus de toute sorte, confections, café, huile d'olive, parfumerie, engrais artificiels, chlorate de potasse, produits chimiques et pharmaceutiques, couleurs, machines électriques et agricoles, appareils photographiques, instruments d'optique, porcelaines, jouets, automobiles, vélocipèdes, fleurs artificielles, plumes, articles de Paris, etc., etc.

Chemins de fer. — Le 1er novembre 1902, une nouvelle ligne de chemin de fer allant d'Uléaborg à Kemi tout au nord du Grand-Duché a été ouverte au trafic. Elle atteindra, cette année 1903, sans doute Tornéa.

Un autre tronçon d'une longueur de 83 kilomètres a été également livrée au public. Il va de Elsingfors à Karis et raccourcit de 75 kilomètres le trajet de la capitale à Hangö et Abo les deux seuls ports d'embarquement qui restent ouverts tout l'hiver. Cette nouvelle ligne suit à peu près la cote et est appelée à rendre de grands services surtout aux habitants et au trafic de Helsingfors. Deux autres voies, celle de Lahti-Lovisa, 72 kilomètres et celle de Kuopio-Iisoiuri, 85 kilomètres, ont été livrées à la circulation en 1902. La dernière sera sous peu prolongée jusqu'à Kajana.

On voit que les chemins de fer finlandais se développent peu à peu, mais il reste encore beaucoup à faire. Si l'on jette un regard sur la carte de Finlande on voit, en effet que les lignes finlandaises sont loin de former un réseau dans le sens propre du mot. Les magistrales ne donnent qu'un squelette, qu'un tronc fondamental réunissant entre elles les principales villes du pays, mais laissant de vastes contrées dépourvues de voies ferrées.

Si modeste que puisse paraitre le réseau finlandais, son influence sur le développement économique et le bien-être général du pays n'en est pas moins considérable. C'est en effet beaucoup à la construction des chemins de fer que ce pays, si pauvre en ressources matérielles, a pu marcher si rapidement dans la voie du progrès économique et social.

Emigration.

L'émigration prend des proportions inquiétantes pour le pays Le chiffre des émigrants a monté de 12,639 en 1901 à plus de 21,000 en 1903. Cet exode des forces vives et de la main d'œuvre agricole est un véritable danger économique pour la Finlande.

Navigation. — Par suité de la dépreciation du fret, le trafic maritime n'a pas donné en 1902, des résultats bien satisfaisants. Il y a, en outre, presque pléthore de Compagnies de navigation et la concurrence à outrance qu'elles se font ne saurait en aucun cas contribuer au bien-être général. Il serait donc à désirer que cette lutte vraiment fratricide cessât au plus tôt, sans quoi on aura peut être à déplorer sous peu la débâcle de quelqu'une de ces Compagnies. Il faudrait, semble-t-il, que les armateurs formassent un syndicat pour unifier les prix du fret et du transport des passagers. La chose a été tentée dernièrement, mais n'a pas abouti. L'entente ne s'est pas faite. La nouvelle Compagnie le Nord subventionnée par l'État pour le transport du beurre en Angleterre et la Compagnie Firiska Lloyd ont fait construire plusieurs grands navires, ce qui augmente encore la flotte marchande finlandaise déjà considérable.

Sociétés coopératives. — Plus que jamais l'esprit d'association et de mutualité qui se manifeste sous toutes les formes supplée, en partie du moins au manque de capitaux, Plusieurs Sociétés nouvelles ont été fondées en 1902 ; à noter entre autres'

la création d'une « Aktiebolaget », Société par actions, pour venir en aide pécuniairement aux petits agriculteurs.

Assurances.— Les assurances sur la vie sont très en faveur. Tout le monde est assuré. Les Compagnies d'assurances contre l'incendie tant indigènes qu'étrangères ayant augmenté de beaucoup les primes sous le prétexte que les sinistres devenaient depuis quelques années de plus en plus nombreux, les industriels du pays, pour s'affranchir de cette tutelle, par trop onéreuse, ont fondé une Compagnie d'assurances mutuelles contre l'incendie. Cette nouvelle Société, qui ne fait point de réassurances, a l'avantage de laisser dans le pays, le produit des primes.

Finances. — Le marché monétaire a été ferme. Le taux de l'intérêt, criterium de la situation économique, est resté stationnaire avec une tendance plutôt à la baisse. Cette bonne situation est due à la sagesse des banques qui ne se livrèrent point à des spéculations hasardeuses et furent fort bien administrées. Trois emprunts par obligations montant à la somme totale de 30 millions de francs ont été conclus en 1902, l'un entre autres par la Société des Hypothèques, l'autre par la ville de Helsingfors et le troisième par une entreprise industrielle privée. Ces emprunts, facilement réalisés, prouvent que le Crédit de la Finlande à l'étranger n'a point baissé.

Observations générales.

Situation économique actuelle. — Richesses naturelles. — La Finlande est immensément riche en forêts de pins et de bouleaux. Le produit de l'exportation du bois et de ses dérivés : pâte de bois, papier, carton, goudron, résine, etc., suffit presque à couvrir la valeur des importations. Quoique le sol soit peu fertile et le climat très rude, la majeure partie de la population s'adonne à l'agriculture et à l'élevage du bétail. Il se fait une exportation considérable de produits de métairie et spécialement de beurre. En dehors de la sylviculture et de l'agriculture qui constituent les ressources principales de la Finlande, cette dernière produit encore du granit, du quartz, différentes espèces de porphyre ; en outre, des minerais de fer, de cuivre, d'étain, dont l'extraction est d'un rendement d'ailleurs insuffisant à la consommation et enfin, de l'or, dans la région laponne.

État de l'industrie. — L'industrie est en bonne voie de développement. Elle comporte de nombreuses scieries, des fabriques de pâte de bois, de carton et de papier très prospères; quelques filatures, tanneries, etc. Elle dispose du reste d'une grande quantité de forces naturelles, chutes d'eau très puissantes et bien que trop jeune encore pour suffire aux besoins de la population et faire une concurrence sérieuse à l'industrie étrangère, elle a su trouver néanmoins, pour certaines branches, des débouchés avantageux sur le marché russe.

Commerce. — Le commerce est généralement actif. Toute-

fois, comme il repose, à l'exportation, principalement sur le bois, il dépend presque exclusivement du marché étranger et ne peut trouver de compensations dans l'exportation d'autres produits. Il est, par conséquent sujet à des crises profondes. La Finlande demande à l'étranger un appoint considérable de matières alimentaires et de produits manufacturés. En raison du peu de richesse nationale, le commerce d'importation est directement proportionnel au commerce d'exportation et suit les fluctuations de ce dernier. Le commerce intérieur qui se fait par cabotage, navigation sur les nombreux lacs et par voie ferrée trouve ses débouchés principalement dans les villes et les centres industriels. Il dépend à la fois de la production locale et du commerce extérieur.

Du caractère finlandais et de son influence. — Dans le peuple finlandais, il faut distinguer l'élément suédois et l'élément finnois. L'élément suédois, qui domine sur la côte et détient la plus grande partie du commerce et de l'industrie se distingue par un esprit d'entreprise et d'innovation auquel la Finlande est redevable de sa civilisation avancée. Mais le Suédois est généralement imprévoyant. Il ignore l'épargne et ne considère l'argent que pour satisfaire ses goûts et ses besoins du moment. Il vit, la plupart du temps, trop largement.

Le Finnois, c'est-à-dire la masse (2,300,000 individus sur une population de 2,600,000 âmes) habitant l'intérieur des terres a été trop longtemps soumis à l'influence scandinave pour n'en point porter les traces. S'il n'est pas aussi entreprenant que le Suédois, il est, en revanche, d'une persévérance et d'une ténacité proverbiales. Mais il a également peu de goût pour l'épargne.

Ces considérations expliquent le développement prodigieux de certaines villes de Finlande, Tammerfors, par exemple, et l'essor qu'ont pris tout d'un coup le commerce et l'industrie. Mais elles font ressortir également que ce développement, qui n'est pas soutenu par la richesse nationale, a la faiblesse de toute chose hâtive. C'est ainsi qu'au cours des années fécondes, l'activité industrielle et commerciale est intense, mais pour peu que les revers surviennent, le chômage et les faillites passent parfois à l'état endémique. Mais il faut reconnaître, cependant, que les Finlandais ont su suppléer, comme je l'ai dit souvent, au manque de capitaux par l'esprit d'association et de mutualité qui se manifeste sous toutes les formes, et est d'ailleurs le propre des nations scandinaves, et que l'on retrouve partout en Danemark, en Suède et en Norvège.

Considérations générales. — En résumé, la caractéristique de la situation économique actuelle de la Finlande, c'est l'instabilité et l'impuissance à se développer résultant de la pénurie de capitaux. Or, ce manque de capitaux est dû, à son tour : 1° à l'impossibilité matérielle où se trouve un pays neuf d'accumuler des richesses; 2° à la pauvreté du sol et au défaut d'épargne.

De la situation économique future de la Finlande. — La situation économique de la Finlande est appelée à subir des modifications dues, en partie à l'influence d'une situation politique toute particulière, en partie à l'accroissement de l'exploitation et à la découverte de nouvelles richesses.

La Finlande traverse une crise très sérieuse, qui entrave pour le moment l'essor de son industrie et de son commerce. Mais tout porte à croire qu'elle saura bientôt en sortir. Il n'y a point lieu, en tout cas, de désespérer en l'avenir d'un pays neuf encore sinon riche, et qui trouve dans l'endurance et la persévérance de sa vaillante et laborieuse population une grande force de vitalité.

PRADÈRE NIQUET,
Consul de France.

OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 16 JUILLET 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 247

TURQUIE D'ASIE

Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902.

VENTE AU NUMÉRO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e)

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.		Prix
230.	— **République Cubaine** : Situation commerciale et économique de la province de Santiago de Cuba en 1901	» 20
231.	— **Russie** : Mouvement commercial et maritime de Riga en 1901	» 20
232.	— **États-Unis** : L'industrie et le commerce de Chicago en 1002	» 20
233.	— **Chili** : Situation de l'industrie manufacturière au Chili	» 10
234.	— **Danemark** : Mouvement du commerce extérieur du Danemark en 1901. — Le commerce français en Danemark	» 20
235.	— **Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Commerce et navigation du port de Calcutta en 1901-1902 (du 1er avril au 31 mars)	» 10
236.	— **États-Unis** : Les ressources minérales des États-Unis et notamment des Etats de la circonscription consulaire de Chicago	» 10
237.	— **Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Commerce extérieur et navigation du Canada en 1901-1902. — Conseils aux exportateurs français	» 10
238.	— **Angleterre** : Situation économique du Royaume-Uni et le commerce franco-britannique en 1902.	» 80
239.	— **Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la Région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902	» 10
240.	— **Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902	» 10
241.	— **Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901	» 40
242.	— **États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902	» 20
243.	— **Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902	» 20
244.	— **Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901	» 20
245.	— **Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902	» 20
246.	— **Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation	» 10

TURQUIE D'ASIE

Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902.

CHAPITRE PREMIER.

Beyrouth... **Situation de l'industrie.— Son développement.** — La situation commerciale de Beyrouth, pendant le cours de l'année 1902, a été marquée, à l'importation, par une augmentation de 16,631,500 kilog. (1) sur l'année 1901 ; par contre, il y a eu, sur la même année, à l'exportation, une diminution de 1,301,783 kilog.

Importation :	Année 1902	134.231.500 kilogrammes.
—	Année 1901	117.600.000 —
	En plus. . .	16.631.500 kilogrammes.
Exportation :	Année 1901	32.750.000 kilogrammes.
—	Année 1902	31.448.217 —
	En moins. . .	1.301.783 kilogrammes.

AGRICULTURE.

La Syrie est un pays producteur de céréales et de soie ; son pouvoir d'acquisition est entièrement subordonné à la bonne ou mauvaise récolte et à la vente des produits du sol, qui dépend tout à la fois des prix du marché et des stocks existants.

L'agriculture ne donne pas ce qu'elle devrait donner. Cela tient, naturellement, à ce que les procédés employés en Europe sont totalement inconnus ici, et aussi, nous sommes obligé de le constater, au peu d'encouragement donné par le gouvernement impérial aux diverses cultures.

Une autre entrave au développement des travaux des champs est causée par la façon dont sont perçus les impôts. Le gouvernement pratique encore le système de la dîme. Les taxes à percevoir sont affermées pour toute une région à des particuliers

(1) Cette augmentation provient surtout du matériel de construction importé, en 1902, par la Belgique et destiné à la ligne du chemin de fer du Hedjjaz.

qui s'en rendent adjudicataires et qui ne cherchent qu'à enlever aux paysans la plus grande partie de leurs récoltes.

Grâce à cette mesure vexatoire et aussi à des moyens de culture rudimentaires, on peut estimer qu'il est perdu environ 40 0/0 de la production.

Vigne. — La vigne donne de bons résultats, dus certainement aux méthodes et procédés employés par nos compatriotes. Cette culture est surtout répandue dans la plaine de la Békâa et dans la région de Zahlé et Bekfaya (Mont Liban).

La viticulture ne saurait recevoir un grand développement. Les indigènes ne buvant que de l'eau, la consommation du vin se trouve, par ce fait, très restreinte et réduite aux seuls Européens habitant la ville.

Cependant, il est bon de reconnaître que les producteurs vont chercher la clientèle au dehors, principalement en Égypte, et l'exportation du vin dans ce pays est assez importante.

Il nous a été impossible de connaître le chiffre exact de la récolte de 1902 qui peut être évaluée à 15,000 hectolitres environ, dont le prix varie entre 35 et 50 fr. l'hectolitre.

Le phylloxera n'a pas encore fait son apparition en Syrie. La douane de Beyrouth se montre très sévère, du reste, pour l'introduction des ceps et plantes de toutes sortes.

Oliviers. — La culture de l'olivier est assez importante en Syrie. La récolte des olives, en 1902, a été très bonne et est évaluée à 4,000 tonnes environ.

La plus grande partie des olives est consommée en nature, le restant est convertie en huile, mais l'indigène n'a pas su encore produire une huile comestible bien épurée et susceptible de rivaliser avec nos produits français ; aussi la presque totalité de ce produit est employée à la fabrication du savon.

Muriers. — La culture du mûrier est très répandue dans le pays. Dans beaucoup de centres les plantations de mûriers ont remplacé toute autre culture, principalement au Liban.

Céréales. — (Blé, orge, avoine, maïs, etc.) Sont peu cultivées dans le Liban à cause de la nature rocheuse de ce pays.

Ce produit provient du Hauran et des régions de Homs-Hama, Palestine et Caramanie qui alimentent le vilayet de Beyrouth et du Liban.

La récolte de 1902 a été assez bonne ; elle est évaluée à 461,000,000 de kilogrammes.

Fruits. — Les fruits sont peu abondants. Ce sont Damas, Tripoli et Saïda qui alimentent Beyrouth et le Liban.

La culture maraîchère a pris, depuis quelques années, une certaine importance dans la plaine de la Bekâa et tout particu-

lièrement dans le vaste domaine de Tanaïl, (environ 300 hectares) exploité par les jésuites.

On peut estimer la récolte de 1902 pour les principaux produits :

Pois chiches : 11,000,000 de kilogrammes ;
Fèves : 11,000,000 de kilogrammes ;
Lentilles : 17,000,000 de kilogrammes.

Machines agricoles. — Ces machines sont peu répandues. Les indigènes sont peu disposés, d'ailleurs, à les adopter. Elles ne rendraient, du reste, vraiment des services que dans les grandes exploitations, comme par exemple dans la plaine de la Bekâa où des tentatives en ce sens ont été faites et ont bien réussi.

INDUSTRIE

L'industrie se borne à l'utilisation immédiate ou aux transformations indispensables des récoltes (filatures de soie, moulinage, moulins à farine et à huile, fabriques de savon etc., etc.)

Cependant, un mouvement industriel européen s'affirme en Syrie, et les maisons françaises qui ont des filatures dans le Liban, augmentent, d'année en année, leur production.

L'industrie de la soie est encore assez importante et constitue une des principales ressources du pays.

Autrefois, la confection des étoffes dites « orientales » pour coussins, portières, etc., en soies et laine et soies et coton, était très répandue à Beyrouth et dans la Montagne ; elle donnait lieu à de fortes exportations. Cette fabrication qui se fait à l'aide de métiers très primitifs et mûs à la main, diminue de jour en jour. L'Angleterre a trouvé le moyen de produire à bon marché des articles similaires, mais de qualité inférieure. Les fabricants allemands imitent leurs rivaux anglais dans cette contrefaçon.

Ebénisterie. — L'ébénisterie est une des rares industries qui ait fait quelque progrès. L'ouvrier indigène est assez adroit et copie facilement les modèles qui lui sont présentés.

Construction des navires. — La construction des navires est toujours limitée à la confection de barques assez lourdes et grossières destinées au service côtier et à la pêche.

La fabrication des voitures a pris une extension considérable. Jadis, les voitures étaient importées d'Europe, principalement de Marseille, aujoud'hui, elles sont, à quelques rares exceptions près, fabriquées sur place.

Compagnie du gaz. — Le gaz à Beyrouth est exploité par une compagnie française. Le prix de revient est de 0 fr. 25 le mètre cube. La population s'habitue peu à peu à en faire usage ; mais cette compagnie doit compter surtout avec le pétrole qui

arrive directement de Russie par caisse de 30 kil. à 5 fr. 50 environ la caisse.

Compagnie des eaux. — La Compagnie des eaux est la seule entreprise importante qui ne soit pas entre des mains françaises. C'est une compagnie anglaise qui en a le monopole.

L'eau est prise au fleuve du Chien, à 15 kilomètres environ de Beyrouth. Actuellement, presque toutes les maisons de la ville possèdent l'eau à domicile. Le prix de la consommation d'un quart de mètre cube par jour est de 40 francs par an.

Filatures. — Les filatures disséminées dans le Liban et dans le district de Tripoli de Syrie sont au nombre de 133, d'une moyenne de 50 à 60 bassines l'une ; sur ce chiffre, 8 filatures, formant un ensemble de 907 bassines, appartiennen à des maisons françaises et comptent parmi les plus importantes du pays.

Les soies des filatures françaises jouissent d'une réputation supérieure au point de vue de la qualité. Toutes les soies filées à l'européenne sont expédfées en France et vendues pour le compte des producteurs, par l'entremise de négoc ants de Lyon et de Marseille.

COMMERCE.

Nous devons signaler la grande importance commerciale prise en ces dernières années sur le marché de Beyrouth par l'Allemagne et l'Autriche.

La première fournit principalement des tissus de laine, de la bonneterie de toute sorte, des produits chimiques et pharmaceutiques, des cuirs, de la quincaillerie, etc.

L'Autriche envoie surtout des objets d'ameublement, des sucres, de la verrerie, des appareils d'éclairage, de la lingerie, etc.

L'Angleterre fournit la presque totalité des tissus, ainsi que les charbons de terre, etc.

La Suisse, la bijouterie, l'horlogerie, les soieries et les tissus de laine.

La Belgique fournit des fers, aciers, armes, des outils, de la quincaillerie, des verres à vitre, des bougies, etc.

L'Italie, les vins, les conserves alimentaires, la parfumerie, etc.

Nous devons également mentionner les Etats-Unis d'Amérique qui, depuis quelques années seulement, importent en Syrie des fers, aciers, charbon de terre, etc.

Le commerce de la France avec ce pays porte principalement, à l'importation :

Sur les vins fins et liqueurs ;
La parfumerie ;
Les conserves alimentaires de toute sorte ;

Les cuirs;
Les tuiles et carreaux;
Les bougies;
Les soieries et velours;
Les sucres en pains;
La lingerie, etc.

A l'exportation, notre commerce à Beyrouth comprend : les soies, qui sont, dans leur presque totalité, envoyées sur les marchés de Lyon et de Marseille;
Quelques étoffes;
Des conserves de fruits de Damas;
Des noyaux d'abricots;
De la laine, etc.

Comme nous l'avons expliqué au début de ce rapport, la production étant relativement faible, le pays doit fatalement recourir à l'importation de la plupart des objets nécessaires à sa consommation.

Il est intéressant de relever dans quelles conditions cette importation peut être faite avec profit par nos nationaux et dans quelle mesure ils peuvent y participer.

Jusqu'en ces derniers temps, la situation de la place de Beyrouth, comme place d'importation, a beaucoup décliné, mais elle tend, d'un jour à l'autre, à se relever.

Les raisons de cet état de choses sont multiples, mais l'une des principales, la raison dominante, c'est le développement pris par les Échelles de la côte de Syrie et de la Palestine. A première vue, il semble que le contraire devrait se produire et que les petites places autour de Beyrouth se développant, des débouchés plus grands étant créés, Beyrouth était appelée à écouler plus de marchandises.

Cette manière de voir serait exacte si le système commercial autrefois employé dans les Échelles était resté en vigueur.

Jadis, la place de Beyrouth était le centre commercial non seulement de la Syrie, mais encore de la Palestine et de quelques îles, telles que : Chypre, Samos, etc. Tous les commerçants de Jaffa, Saïda, Tripoli, etc., se fournissaient directement à Beyrouth et n'avaient que de très rares relations avec l'Europe. Cela tenait à ce que ces localités n'étaient desservies qu'accidentellement par les transports maritimes, ces derniers n'ayant alors d'autre objectif que Beyrouth.

Depuis une quinzaine d'années tout a changé.

Le commerce des Echelles a vu se créer des lignes de navigation lui apportant, ou pouvant lui apporter directement d'Europe, ce dont il avait besoin. De plus, il a reçu la visite de nombreux représentants de maisons européennes, il a pris ainsi, petit à petit, l'habitude de s'adresser directement aux producteurs et n'a plus envoyé d'ordres à Beyrouth que pour des cas urgents.

Beyrouth s'est vu ainsi privé de plus de la moitié de sa clientèle. Aujourd'hui cette place n'alimente que le Liban central, Damas et l'intérieur, dont les besoins, malheureusement, ne sont point très nombreux. A côté de cela, il faut ajouter la mauvaise foi des commerçants et aussi le manque de constance de leur part et la recherche des gros gains qui les poussent trop souvent vers la spéculation de bourse.

Néanmoins, il est bon de remarquer que cette situation ira, à l'avenir, nous le pensons du moins, en s'améliorant et que Beyrouth est appelée à reprendre sa place d'antan.

En effet, depuis fin août de l'année dernière que la ligne Rayak-Hama a été mise en exploitation, on a constaté une recrudescence de marchandises, et le trafic de la ligne B.-H.-P. en a bénéficié dans une notable mesure.

C'est ainsi que nous relevons les chiffres suivants qui font ressortir une augmentation de : 443,942 fr. pour la période du 20 août au 31 décembre 1902, comparativement à la période correspondante de l'année 1901 :

	Francs.
Période du 20 août au 31 décembre 1902.	2.749.708
— — 1901.	2.305.766
Différence en plus.	443.942

Sur ce chiffre de 443,942 fr., la ligne Rayak-Hama a participé pour 208,965 fr.

Les exportations consistant en blé, orge, maïs, tissus de laine, étoffe de soie et coton, réglisse, etc., etc., se faisaient autrefois par Tripoli de Syrie. Le chemin de fer maintenant semble devoir drainer, au profit de Beyrouth, tout le transit qui, de 309 tonnes par jour à l'origine de l'exploitation de la ligne Rayak-Hama, s'élevait au 31 décembre 1902 à 444 tonnes.

Les quarantaines établies à la fin de l'année à la frontière libanaise, par suite du choléra sévissant à Damas, levées depuis un mois environ, n'ont eu aucun effet sur le trafic des marchandises. Seul, le transport des voyageurs a subi un ralentissement.

Un élément qui contribuera également au développement commercial de Beyrouth, c'est le raccordement de la gare au quai d'embarquement. L'ancienne gare était à 3 kilomètres du port; il en résultait une surcharge de frais et de risques pour les marchandises qu'il fallait transporter du quai au chemin de fer. A l'avenir, elles seront directement chargées sur wagon à leur sortie du magasin de la Douane.

Les travaux de ce tronçon de ligne, dont la construction a été confiée à la Compagnie Vitali, sont terminés et l'ouverture de l'exploitation de cette voie ferrée a eu lieu dans les premiers jours de ce mois.

Tableau indiquant le cours du change moyen de la place de Beyrouth.

Mois.	Colonnes A. Vente.	Colonnes A. Achat.	Colonnes B. Vente.	Colonnes B. Achat.
Janvier	218.85	217.85	99.35	99.80
Février	218.50	217.50	99.54	100 »
Mars	218.25	217.25	99.65	100.10
Avril	217.50	217.40	100 »	100.50
Mai	217.65	216.60	99.95	100.40
Juin.	217.70	217.70	99.95	100.40
Juillet.	218.15	217.20	99.70	100.15
Août	218.20	217.20	99.70	100.20
Septembre. . .	217.25	216.25	100.10	100.55
Octobre	218.15	217.15	99.75	100.25
Novembre . . .	218.20	217.20	99.70	100.15
Décembre . . .	218.75	217.75	99.40	100.85

NOTA. — Les colonnes A représentent les cours du franc-chéque sur Paris établi en para (Le para est la 40e partie de la piastre Beyrouth (20 francs or valent 108 piastres 30 paras monnaie courante.)

Les colonnes B indiquent le montant en franc-chèque sur Paris contre versement sur place de 100 francs or.

CHAPITRE II.

Renseignements sur les importations et exportations.

IMPORTATION.

Aucune statistique n'est fournie par les administrations locales pouvant donner des chiffres précis sur le mouvement commercial de Beyrouth. Nous avons dû, pour ce faire, recourir à l'obligeance de la direction du port et de quelques négociants de la ville qui ont bien voulu nous donner des indications aussi exactes que possible.

Nous allons successivement passer en revue les principaux articles d'importation.

Articles de Paris. — (Bimbeloterie, miroiterie, jouets, etc.) Transactions assez fortes pour tous les objets de bon marché (16,200 kilog.)

Les articles de vente facile sont ceux qui portent le plus de dorures et de couleurs brillantes.

Ces articles viennent surtout de France (8,000 kilog. environ), le restant est importé, moitié par l'Autriche et l'Allemagne.

Allumettes. — La vente des allumettes en Syrie est libre.

Elles sont vendues très bon marché (0 fr. 30 les douze boîtes). C'est toujours l'Autriche qui en fournit la plus grande quantité ; la Suède, l'Italie, l'Angleterre et l'Égypte lui font une concurrence très sérieuse. L'importation totale a été de 258,550 kilog., dont la moitié pour l'Autriche et le restant, par parts égales, pour la Suède, l'Italie, l'Angleterre et l'Égypte.

Armes. — La Belgique contribue pour une large part à l'importation de cet article de qualité inférieure et ne dépassant guère la valeur de 25 fr. pièce.

Les revolvers valent de 5 à 15 fr.

La manufacture française d'armes de Saint-Etienne fait de sérieuses tentatives pour faire connaître ses articles ; mais ses fusils sont très soignés et trop chers, par conséquent, pour trouver dans ce pays un débouché assez considérable. L'importation est évaluée à 27,850 kilog., sans compter les armes passées en contrebande.

L'Italie, la France et l'Espagne se partagent la fourniture du plomb de chasse dont le prix varie entre 30 et 35 fr. les 100 kilogrammes. Il en est entré environ 332,500 kilog. La France en a expédié 70,000 kilog., l'Italie 250,000 kilog. et l'Espagne 12,500 kilog. environ.

Bière. — L'importation de la bière en tonneau est insignifiante ; elle provient de l'Autriche. Ce pays fournit également la bière en bouteille, marque « Psorr », environ 40,000 kilog. Le restant 283,450 kilog. est réparti entre l'Allemagne, la France et l'Autriche.

Les brasseries françaises ont engagé la concurrence. Les principales marques sont : Gruber, Velten, Le Phénix et la Nationale; cette dernière marque est très estimée pour son goût et son bon marché, environ 0 fr. 70 la bouteille.

La bière en bouteille est généralement expédiée par caisse de 48 à 50 bouteilles.

Bijouterie, horlogerie, montres. — La bijouterie provient pour la plupart de la Suisse. La France fournit également cet article, ainsi que l'Allemagne.

L'importation a été, en 1902, de 2,900 kilog. Sur ce chiffre 1,400 kilog. reviennent à la Suisse, 1,100 kilog. à la France et le restant, 4,000 kilog., à l'Allemagne.

L'horlogerie est également fournie par la Suisse, la France et l'Allemagne. Importation totale 12,500 kilog.

Les montres sont expédiées des mêmes pays (9,100 kilogrammes).

Bois de construction. — Tout le bois consommé dans le pays est tiré de l'extérieur.

L'Autriche fournit principalement les bois de pin et de sapin. Elle en a envoyé, en 1902, 2,847,000 kilog., ainsi que la Russie

qui en a importé 3,000,000 kilog. La Grèce participe aussi à l'importation de cet article pour environ 1,500,000 kilog. La Caramanie expédie également des solives, environ 591,000 kilog. Ces solives se vendent à raison de 3 fr. 50 à 4 fr. pièce.

Depuis quelques années, la Suède cherche à faire concurrence. Elle en a importé environ 400,550 kilog.; mais elle aura fort à faire pour supplanter la Russie et l'Autriche.

Sous cette même rubrique il faut comprendre les bois de buis, de noyer et autres de menuiserie (64,500 kilog.), ainsi que les bois de teinture, résineux ou de campêche (32,750 kilog.), et enfin les bois pour la carrosserie (51,650 kilog.), provenant, pour la plupart, de la Caramanie et des îles de l'Archipel.

Les bois de plaquage sont fournis par la France, l'Italie et l'Autriche.

Bougies. — La consommation a été, pour 1902, de 98,950 kilogrammes. La maison F. Fournier et Cie de Marseille en fournit à elle seule la bonne moitié (50,000 kilog.), le restant se répartit entre la Belgique et l'Autriche.

Bonneterie. — Cet article est fourni presque exclusivement par l'Allemagne. La France et l'Angleterre expédient cet article mais en très petite quantité.

Les gilets de chasse viennent d'Allemagne.

Les bas et chaussettes de qualité ordinaire sont également fournis par l'Allemagne au prix de 2 fr. à 2 fr. 50 la douzaine pour hommes et femmes, et de 1 fr. 15 à 1 fr. 25 pour enfants.

Nous devons appeler ici l'attention de nos fabricants sur la possibilité de lutter sur ce terrain avec leurs concurrents allemands, mais à la condition d'envoyer des qualités très ordinaires pour être livrées au même prix que celles de leurs rivaux.

Les caleçons, gilets et camisoles sont de provenance d'Angleterre et d'Allemagne.

Café. — Le café est de provenance du Brésil (marque Rio et Santos, 722,100 kilog.). Les places de Marseille, Londres, Trieste et Gênes sont les intermédiaires pour cet article avec des quantités à peu près égales.

Il est également consommé du « Moka », mais en très petite quantité en raison de son prix très élevé.

Cartes à jouer. — Les cartes à jouer font l'objet, dans ce pays-ci, d'une transaction très active. Cela tient à ce que le Syrien est, d'une façon générale, joueur.

Il en a été importé, en 1902, pour une valeur d'environ 95,000 fr., répartis ainsi :

France, marque Grimaud, 45,000 fr.;
— — Camoin, 30,000 fr.;
Et la Belgique pour 20,000 fr.

Chapeaux. — La France livre près de la moitié des chapeaux de paille et de feutre. L'Italie vient en seconde ligne. Importation totale, environ 7.000 kilog.

Il est à noter que la marque « Borsalino » d'Italie, que l'on vient d'introduire, a été très appréciée.

Charbons. — Le charbon de bois est préparé dans le pays.

Il est importé pour 26,341,800 kilog. de charbon de terre de provenance principalement anglaise; en y comprenant environ 15,000 tonnes importées pour le service du chemin de fer, le restant de ces houilles, sert à alimenter les nombreuses filatures qui sont répandues dans le Liban et qui constituent la principale industrie du pays.

La France figure dans ce chiffre pour environ 700 tonnes de provenance des mines de la Grand'Combes et Bessèges.

Les navires à vapeur ne prennent jamais de charbon à Beyrouth, et la proximité de Port-Saïd, le port charbonnier par excellence de la Méditerranée, rend toute tentative dans ce sens impossible.

Conserves alimentaires. — Importation totale, 241,250 kilog. C'est la France qui tient la tête de ce produit. Elle en a expédié, en 1902, 180,000 kilog. environ. L'Angleterre vient après avec 60,200 kilog.; l'Italie, 41,050 kilog. environ.

Les produits français sont ceux qui s'écoulent le mieux. Ce commerce pourrait encore se développer, le débouché étant très vaste.

Confections. — L'Autriche surtout fournit les vêtements d'hommes pour près de 18,000 kilog., et l'Allemagne, les vêtements de femmes (9,300).

Nos concurrents livrent cet article à très bon marché, ce qui fait que les articles français, de beaucoup supérieurs, sont moins demandés en raison de leurs prix plus élevés.

Cotonnades. — L'Angleterre maintient sa prédominance sur ces articles. Elle en a fourni l'année dernière 4,800,000 kilogrammes environ.

L'Allemagne et la Suisse font, depuis quelques années, concurrence à l'Angleterre, mais n'arrivent pas à la supplanter. L'importation de ces deux pays est évaluée à 2,606,650 kilogrammes.

Sous la rubrique cotonnades il faut comprendre : les calicots et le madapolam, fournis exclusivement par l'Angleterre. Les indiennes rayées sont de provenance suisse. Les couvertures en coton et les châles sont fournis principalement par l'Allemagne.

Ces cotonnades font le fond des costumes des paysans de l'intérieur. Il y aurait peut être là une porte pour notre commerce d'importation

Cuirs. — Cet article est fourni par la France, l'Italie et l'Autriche. L'importation totale a été de 782,650 kilog.

Sur ce chiffre, notre pays a participé pour une bonne moitié.

Le veau ciré provient de France et d'Allemagne.

Le veau verni est fourni exclusivement par l'Allemagne.

Dentelles, tulles, etc. — Les dentelles en soie et en coton proviennent surtout de France (Calais et Lyon), pour une valeur d'environ 110 000 fr.

Les dentelles anglaises, imitation Valenciennes, ne dépassent pas 25,000 fr.

Les tulles sont livrés surtout par l'Angleterre. Il en a été importé en 1902 pour une valeur de 35,000 fr. environ.

Les mousselines sont importées par la Suisse, de 15 à 20,000 francs par an.

Draps. — Les draps français, fort appréciés par leur qualité, sont délaissés à cause de leur prix très élevé. Sur 408 850 kilog. importés en 1902, la France n'en a expédié que 30,000 kilog. environ L'Autriche (80,000 kilog.), qui avait jadis la presque totalité de cette fourniture, se voit supplanter par l'Allemagne (100 000 kilog.), la Belgique (78,000 kilog.), l'Angleterre (100,000 kilogrammes) et l'Italie (28,850 kilog.). Ces pays livrent des étoffes solides et à bas prix. Il ne se consomme guère que des draps de fantaisie.

Farines. — Une partie des farines consommées à Beyrouth et dans le Liban proviennent du Hauran et de la région de Damas.

Les villes de Samsoun, Adalia et Salonique en Turquie approvisionnent également le pays.

La France et la Russie participent aussi à l'importation de ce produit.

Cette fourniture est évaluée à 3,909,950 kilog. Sur ce chiffre la France est représentée pour 800,000 kilog. environ.

Fez. — Cette coiffure provient exclusivement de l'Autriche. Les fabricants de ce pays se sont constitués, depuis quelques années, en syndicat, et donnent le monopole de cet article, dans chaque ville de la Turquie, à une maison chargée de son placement à des prix fixes, moyennant une commission et sous des conditions déterminées.

Ce syndicat est représenté à Beyrouth par la maison Hani et Audi et Cie, qui doit assurer la vente de cet article pour une valeur de 600,000 fr.

Il est cependant à considérer que cette coiffure a toujours été l'objet de plusieurs plaintes, surtout dans les milieux où la civilisation européenne s'est quelque peu introduite. Le monopole qui en a haussé le prix n'en a pas amélioré la qualité ; au contraire, ces fez résistent bien moins à l'usage qu'auparavant, ils

se rétrécissent par la transpiration si fréquente dans ces pays chauds, et exigent un entretien relativement coûteux à cause du coup de fer qu'il faut leur donner presque toutes les semaines.

Il n'est pas possible, d'autre part, de songer à faire remplacer ce genre de coiffure à laquelle les gens du pays tiennent pour plusieurs raisons. Mais bon nombre d'entre eux ont exprimé le désir d'avoir des fez en feutre ayant la même forme que ceux, qui existent, et de nuances variées. (Le fez actuellement porte est rouge). Les fabriques d'Autriche ont été saisies de ces désirs; elles songent d'autant moins, aujourd'hui, à y donner satisfaction que les bénéfices qu'elles réalisent sur ces articles sont loin de les engager à changer leurs installations.

Mais il est probable que si les fabricants de chapeaux voulaient tenter un essai de ce genre, ils pourraient peut-être bien supplanter les Autrichiens. Une des conditions essentielles qui s'imposent pour le succès de cette tentative, c'est de ne changer absolument rien à la forme de cette coiffure en usage en Turquie.

Les prix moyens sont : qualité supérieure 4 fr. 25 la pièce; qualité ordinaire 3 fr. la pièce.

Fers et aciers. — C'est l'Angleterre et la Belgique, mais principalement ce dernier pays, qui expédient la plus grande partie des fers. Importation totale du fer, en 1902, 3,040,550 kilogrammes.

A signaler l'importation d'un pont à bascule sortant des usines Falcot frères de Lyon. C'est, d'ailleurs, le seul qui existe à Beyrouth. Cet appareil de pesage, monté à côté de la nouvelle gare du quai, doit servir à peser les marchandises passant en transit à Beyrouth.

L'acier provient en première ligne d'Autriche, puis de l'Allemagne et Belgique (85,000 kilog.).

Fils. — Les fils de coton sont fournis par l'Angleterre, l'Allemagne et la Suisse.

Les fils de chanvre sont expédiés par l'Italie, la Belgique et l'Allemagne. Les qualités à bas prix pour la couture viennent de l'Angleterre.

Pour tous ces articles, dont l'importation totale est de 11,650 kilogrammes, la France demeure complètement à l'écart et ne semble faire aucun effort pour entrer en concurrence.

Glaces. — La manufacture de Saint-Gobain fournit presque entièrement le marché pour une valeur de 95,000 fr. environ. Toutefois, la Belgique fait de sérieuses tentatives pour écouler ses produits.

Lainages. — Importation totale 130,000 kilog. Les mérinos sont fournis, en quantités égales, par la France et l'Allemagne. L'article allemand est moins cher que le nôtre.

L'alpaga est fourni exclusivement par l'Angleterre.

L'Allemagne fait une grande concurrence à la France pour les flanelles.

Les cachemires sont envoyés par l'Allemagne, la Belgique et l'Autriche.

Les châles en laine sont expédiés par l'Allemagne. Leurs prix varient entre 15 et 50 fr. la douzaine.

Il ne faut voir dans ce manque de transactions de notre part, en ce qui concerne les lainages, que les prix très élevés de nos produits comparativement à ceux de nos concurrents.

Nos articles sont certainement supérieurs comme qualité, mais nullement appréciés ici. Il ne faut pas non plus oublier que la masse de la population indigène a une préférence marquée pour les couleurs criardes, tapageuses et surtout de bon marché. Peu lui importe le solide et le bon goût. Elle aime à faire parade de ces articles de fantaisie qu'elle achète à bas prix, mais dont la durée est en rapport avec le débours.

Lingerie. — La France en a importé 450,900 kilog. et l'Autriche 508,450 kilog.

Les articles pour femmes viennent surtout de France. Les fabriques autrichiennes ont la spécialité des chemises pour hommes.

Les cols, manchettes, plastrons sont fournis, dans les qualités ordinaires, par l'Autriche, tandis que les qualités supérieures le sont par Paris.

Machines à vapeur. — Les machines à vapeur sont d'un débouché très réduit. Il n'en existe même pas à Beyrouth et les commandes sont toujours faites, sur catalogue, par des commissionnaires.

Machines à coudre — Donnent lieu à des ventes assez suivies. Il en a été importé, en 1902, 116,250 kilog. Ce sont presque exclusivement des machines américaines (Singer).

Marbres. — Cet article est expédié exclusivement par l'Italie (1,385,400 kilog.). L'importation est assez active. Cela tient à ce que toutes les maisons de la ville sont pavées en marbre.

Meubles. — L'importation, en 1902, a été de 63,500 kilog., dont la presque totalité est fournie par l'Autriche.

Merceries. — Il en a été importé 959,350 kilog. L'Autriche, en a expédié une bonne moitié; le restant a été fourni par l'Italie, l'Allemagne et la France.

Papiers et cartons. — Il a été introduit 168,300 kilog. de papiers fins, papeterie de luxe et images. L'Autriche vient en première ligne, ensuite la France et l'Italie.

Il faut compter également sur l'arrivée de 326,100 kilog. de papiers d'emballage et 211,300 kilog. de cartons, importés principalement par la France, l'Allemagne et l'Autriche.

Papiers à cigarettes. — La consommation annuelle tend à augmenter, l'usage du narghilé se perdant de plus en plus et étant remplacé par celui de la cigarette. Cet article provient de la France et de l'Autriche (90,300 kilog.).

Parfumerie — Les produits français sont de beaucoup supérieurs aux produits allemands, mais ces derniers se vendent meilleur marché. L'importation totale, en 1902, a été de 40,100 kilog. Les Italiens font des efforts pour nous supplanter. Il y a lieu pour nos fabricants de surveiller ces tentatives et, au besoin, de lâcher la main sur les prix.

Parapluies. — L'importation a été de 35,550 kilog. La France, l'Angleterre, l'Allemagne et l'Autriche y ont participé à peu près par parts égales.

Pétrole. — Le pétrole est fourni exclusivement par la Russie. Les arrivages, en 1902, ont été de 5,683,800 kilog.

Autrefois, les États-Unis d'Amérique contribuaient pour une bonne part à la fourniture de cette huile minérale. Mais, depuis une dizaine d'années, les choses ont changé. C'est ainsi qu'actuellement la Russie, seule en Syrie, a le monopole de ce produit.

La faveur qui a été donnée au pétrole de provenance de Batoum peut s'expliquer par la livraison de cette article à meilleur marché que les pétroles américains. Ces derniers, en effet, avaient à supporter un fret plus élevé occasionné par la distance et, par conséquent, étaient livrés à un prix supérieur au pétrole russe. De ce fait, les produits américains ont été délaissés par la clientèle qui recherche le meilleur marché sans se préoccuper de la qualité.

L'éclairage au pétrole est toujours fort en honneur dans ce pays, malgré les efforts d'une compagnie française pour y substituer le gaz.

Porcelaines et faïences. — L'Allemagne tient la tête pour les porcelaines, la France pour les faïences. Les Anglais et les Italiens viennent ensuite.

L'importation pour les porcelaines a été de 82,200 kilog. et pour les faïences de 522,500 kilog.

Produits pharmaceutiques. — C'est l'Allemagne qui arrive la premiere pour la fourniture des produits pharmaceutiques, ensuite la France, l'Autriche et l'Italie.

Il en a été importé 182,850 kilog. dont 40,000 kilog. environ reviennent à notre pays. L'importation de ces produits est, du reste, fort difficile à pratiquer, grâce à la susceptibilité de la douane qui voit dans tout produit chimique un explosible.

Les produits français sont de beaucoup plus appréciés que les produits allemands et autres.

Quincaillerie. — L'importation totale, pendant le cours de l'année dernière, a été de 1,003,050 kilog. La quincaillerie anglaise figure dans ce chiffre pour le tiers environ. Les Allemands, Autrichiens, Français et Belges se partagent le reste.

La Belgique envoie des articles très appréciés. Les outils de toute sorte viennent principalement de l'Allemagne et de l'Angleterre.

Les pointes de Paris (464,550 kilog.), à tête bombée ou ronde, proviennent de l'Italie, de l'Allemagne et des Etats-Unis d'Amérique. Les pointes à tête plate sont beaucoup moins demandées.

Sous cette rubrique il faut comprendre les articles d'éclairage. L'Autriche fournit les lampes à pied; l'Allemagne, presque exclusivement, les suspensions. La France envoie surtout les articles de luxe et les appareils à gaz d'éclairage.

Riz. — Le riz est fourni par la Birmanie (Rangoon), l'Egypte, le Japon et l'Italie. Il en a été expédié 5,997,850 kilog.

Savons. — Les savons ordinaires sont fabriqués sur place, principalement à Tripoli.

Les savons fins ou savons de toilette proviennent de France, de l'Allemagne et de l'Italie pour une quantité de 3,100 kilog.

Soieries. — Les étoffes de fantaisie sont fournies, presque exclusivement, par la France. La Suisse et l'Italie commencent à nous faire une sérieuse concurrence. L'importation a été de 40,000 kilog.

Les rubans proviennent surtout de Saint-Etienne et de la Suisse.

Les velours (30,200 kilog.) sont expédiés par l'Allemagne, l'Angleterre et la France.

On constate ici, comme d'ailleurs dans tous les pays du monde, que la mode n'est pas revenue aux étoffes de soie ; ce sont toujours des spécialités, la mousseline, le velours, demain probablement le ruban, qui ont les faveurs de la demande, tandis que les étoffes classiques ne trouvent de grande consommation que dans les garnitures et les dessous, et à la condition de se mettre à la portée de toutes les bourses.

Spiritueux. — La France envoie à Beyrouth du cognac de 5 à 12 fr. la bouteille. La Grèce participe également à la fourniture de ce produit qui est de qualité inférieure.

Les autres liqueurs telles que : chartreuse, rhum, etc., etc., viennent également de la France et de l'Italie.

L'importation totale a été, en 1902, de 9,250 kilog.

Sucres. — (7,095,350 kilog.) Le sucre en pains est fourni principalement par la France (Raffineries de Saint-Louis à Marseille, 40,000 kilog. environ).

Le sucre concassé provient de l'Autriche, de la Russie et de la Belgique.

Il a été également importé 37,350 kilog. de sucre candi.

Les sucreries figurent pour un chiffre de 72,400 kilog.

Talc, ciment, plâtre, chaux hydraulique. — Le talc est fourni exclusivement par l'Italie pour la fabrication du savon (155,250 kilog.).

Le ciment provient de France, de Belgique et de Hollande (541,400 kilog.).

Le plâtre (135,900 kilog.) est expédié par la France. Il en est également importé de l'île de Chypre.

La fourniture de la chaux hydraulique est assurée par la France (1,334,250 kilog.).

La chaux grasse est fabriquée sur place.

Tuiles, carreaux, tuyaux en terre. — L'importation des tuiles augmente d'année en année, les indigènes prenant l'habitude, de plus en plus, de couvrir leurs maisons au moyen de tuiles.

La France conserve le monopole de cet article qui est fourni par plusieurs maisons de Marseille.

En 1902, la quantité introduite a été de 2,057,650 kilog.

La poterie fournie exclusivement par Marseille a été de 171,250 kilogrammes.

Il se fabrique dans le pays des briques et des tuiles de mauvaise qualité. L'indigène a encore beaucoup à faire pour pouvoir rivaliser avec nos produits ; nos industriels n'ont rien à craindre, pour le moment du moins, de ce côté-là.

Verreries. — La Belgique tient la tête pour les verres à vitre. La France est prépondérante, au contraire, pour les glaces et tous les articles de luxe.

L'Autriche fournit la presque totalité des verres de lampe.

L'importation de ce produit, en 1902, a été de 843,700 kilog., et celle des verres coloriés de 170,800 kilog.

Vins. — La France expédie des vins de Bordeaux et de Champagne (15,250 kilog.).

L'importation d'autres vins est assurée par l'Italie et l'Allemagne (205,000 kilog.).

EXPORTATION.

Produits du pays. — Les exportations sont passées de 32,750,000 kilog. en 1901, à 31,448,217 kilog. en 1902, d'où une diminution de 1,301,783 kilog.

Mais, comme nous l'avons déjà dit, par suite de la mise en exploitation de la ligne Rayak-Hama et du raccordement de la gare au quai d'embarquement, il se produira forcément, à l'avenir, une augmentation dans le mouvement des exportations. Il y a tout lieu de supposer que les transactions sur ces voies fer-

rées iront en s'accentuant d'année en année, et que le port de Beyrouth, à cause de sa situation, sera le premier à bénéficier de ce mouvement.

Les principaux articles d'exportation sont :

1° Soie et bourre de soie, frisons et déchets ;
2° Céréales ;
3° Huiles d'olive ;
4° Vins ;
5° Laines ;
6° Albuminerie ;
7° Racines de réglisse ;
8° Noyaux d'abricot ;
9° Peaux ;
10° Raisins secs.

Nous allons étudier séparément chacun de ces articles.

1° **Soie et bourre de soie, frisons, déchets**. — L'élevage des vers à soie se fait principalement au Mont Liban.

La récolte des cocons, pour l'année 1902, a été bonne ; elle est évaluée à 4,950,000 kilog et les prix assez rémunérateurs ; ils ont été cotés de 3 fr. 25 à 3 fr. 75 le kilog.

Cet article, qui fait encore le fond du bien-être de ce pays, a été fort déprécié depuis l'ouverture du canal de Suez qui a facilité l'importation des soies de Chine et du Japon au détriment des soies de Syrie.

La sortie de la soie et bourre de soie, en 1902, a été de 315,250 kilog., dont la presque totalité pour des maisons de Lyon et de Marseille.

L'exportation des cocons, dirigés principalement sur la France et sur l'Italie a été de 135,050 kilog. Il faut compter aussi l'exportation des frisons (127,150 kilog.), et déchets (95,300 kilog.).

Les graines de vers à soie sont pour la plupart de provenance française. Cependant, certains propriétaires indigènes essayent, depuis quelque temps, de produire des graines selon le système Pasteur, mais elles ne donnent pas de très bons résultats.

2° **Céréales**. — Les céréales constituent également un des principaux revenus de la Syrie. Ce produit a, jusqu'à ce jour, manqué de débouché par suite des moyens de communication qui faisaient défaut. Mais tout fait supposer qu'avec la mise en exploitation de la ligne Rayak-Hama, les céréales de la région du Hauran et des environs de Damas, ne trouvent là un écoulement facile.

La culture des céréales, comme nous l'avons indiqué, est mal comprise et les procédés modernes totalement inconnus dans le pays.

Il manque également des canaux d'irrigation qui amélioreraient le sol tout en permettant de varier les cultures.

Les exportations ont été de : 2,192,600 kilog., dont l'orge a concouru pour une large part : 1,973,250 kilog., dirigée, la plus grande partie sur l'Angleterre pour la fabrication de la bière.

3° **Huiles d'olive**. — L'huile de Syrie est bonne et l'indigène tend, de jour en jour, à produire une huile bien épurée qu'il livre à un prix très inférieur aux produits européens,

Toutefois, le manque de soin donné aux oliviers fait que cette récolte ne donne pas ce qu'on pourrait en attendre.

L'exportation, en 1902, a été de 197,650 kilog.; par contre, il en a été importé 584,600 kilog.

Les huiles d'olive sont dirigées sur la France et l'Italie. Elles sont livrées sur place à raison de 80 fr. les 100 kilog. environ.

4° **Vins**. — Les vins du Liban sont très appréciés, mais ne peuvent être consommés comme vins de table ordinaire. Leur poids en alcool varie entre 13 et 15°.

Les vins fabriqués par nos compatriotes dans la plaine de Chtaura, ainsi que les vins de Richon-le-Sion, suffisent largement à approvisionner les Européens habitant Beyrouth et la Syrie. L'indigène, sobre de son naturel, ne consomme pas ce produit.

Rien à faire de ce côté-là pour l'écoulement de notre trop plein de France.

Il en a été exporté, pendant le cours de l'année dernière, 154,450 kilog.

5° **Laines**. — Les laines font l'objet d'une transaction assez active.

La sortie de ce produit a été de 878,750 kilog., dont la plus grande partie a été dirigée sur la France.

6° **Albuminerie**. — C'est Latakié qui est le centre d'exportation de ce produit avec 400,000 kilog., pendant l'année 1902. Caïffa en a expédié 150,000 kilog. L'exportation pour Beyrouth n'a été que de 10,000 kilog.

Les prix de vente sur place de ce produit se sont maintenus pendant toute l'année et, à Marseille, les provenances de la Syrie ont toujours été en hausse sur celles d'autres pays.

7° **Racines de réglisse**. — Les racines de réglisse ont été, en 1902, l'objet d'un mouvement assez important.

Prix de vente sur place 15 fr. les 100 kilog. en moyenne.

La sortie de ce produit a été de 572,750 kilog., dirigée, la plus grande partie, sur les États-Unis d'Amérique.

8° **Noyaux d'abricot**. — Ce produit a pris, depuis deux ou trois ans, une extension assez forte et son mouvement d'exportation semble s'accentuer d'année en année. C'est ainsi qu'il en a

été expédié dans le courant de l'année dernière, 181,700 kilog., dirigés sur la France, l'Italie et l'Allemagne.

Prix de vente sur place 55 fr. les 100 kllog. en moyenne.

Peaux. — L'exportation de cet article a été de 50,000 kilog. La presque totalité de ces peaux a été dirigée sur la France et l'Italie.

Prix de vente moyen :

Peaux de chèvres, 1 fr. 80 le kilog.
— tannées 2 fr. 40 le kilog.
— moutons de Damas, 2 fr. le kilog.
— bœufs, de 1 fr. 40 à 2 fr. 25 le kilog. suivant la grandeur.

10° Raisins secs. — Les raisins secs sortis de Beyrouth sont évalués à 530,000 kilog., dont les prix varient entre 35 et 40 fr. les 100 kilog.

C'est là une ressource dont le pays peut tirer très avantageusement parti.

CHAPITRE III.

Etude spéciale des transactions avec la France. — Comparaison de ces transactions avec les échanges des nations concurrentes.

De l'exposé détaillé de l'ensemble des transactions effectuées en Syrie en 1902, il ressort que les principaux produits importés par la France sont les suivants :

Vins fins : Bordeaux et Champagne . . .	15.250	kilogrammes.
— Liqueurs diverses	6.000	—
Parfumerie	17.000	—
Conserves alimentaires	180.000	—
Cuirs	390.000	—
Tuiles et Carreaux	1.500.000	—
Bougies	50.000	—
Sucres	3.000.000	—
Lingerie	450.900	—
Soieries et Velours	55.000	—
Divers	6.335.850	—
Total . . .	12.000.000	kilogrammes.

Si nous comparons ce total de 12,000,000 kilog. avec les chiffres des autres pays qui s'élèvent pour :

L'Allemagne, 35,000,000 kilog. ;
L'Angleterre, 32,000,000 kilog. :
La Belgique, (1) 18.000,000 kilog. ;

(1) Dans ces 18,000,000 de kilog. figurent au moins pour les 3/4 l'importation des rails destinés au chemin de fer du Hedjjaz.

L'Autriche, 13,000,000 kilog. ;
nous constatons, en effet. une différence bien marquée à notre désavantage.

Il semble qu'avec tous les éléments que nous possédons en Syrie, où notre langue est très répandue et est presque parlée par toutes les classes de la population, il semble, disons-nous, que notre commerce peut lutter très avantageusement avec celui des autres pays.

Pour ne pas nous répéter nous ne reviendrons pas ici sur les principaux produits importés par la France et dont l'énumération est mentionnée ci-dessus ; qu'il nous suffise de dire que nos compatriotes doivent faire des efforts pour se tenir à la tête du mouvement commercial en ce qui concerne les articles dont il est question, s'ils ne veulent se voir un jour supplantés par les nations rivales.

Nous nous coutenterons seulement d'attirer leur attention sur les articles tels que : tissus de soie et coton, confection, drap, cotonnade, etc. etc., articles pour lesquels nos sommes de beaucoup distancés par l'Angleterre, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, i'Italie et même la Suisse.

La quantité de ces articles venant de France est presque insignifiante. Il faut attribuer la cause de ce manque de développement de notre part à leur cherté. Comme nous l'avons mentionné d'autre part, l'indigène sacrifie volontiers la bonne qualité au bon marché.

Nos fabricants et industriels devraient, il nous semble, produire des articles de qualité inférieure et dans le goût des gens du pays, ce qui leur permettrait de ramener leurs prix à ceux de nos rivaux ; nul doute alors qu'ils arriveraient à marcher de pair avec nos concurrents.

Ce que nous disons des tissus doit s'appliquer également aux articles pour lesquels nous sommes distancés.

CHAPITRE IV.

Indications des causes qui influent sur le développement des importations d'autres pays au détriment des nôtres. Exposé des méthodes auxquelles nos concurrents étrangers doivent leur succès.

Tableau comparatif indiquant les importations et exportations générales pendant les années 1901-1902.

	Importations.		Exportations.	
	1902.	1901.	1902.	1901.
	(En kilogrammes).			
Allemagne . . .	35.000.000	33.000.000	4.000.000	4.000.000
Angleterre . . .	32.000.000	32.000.000	5.000.000	4.000.000
Belgique	18.000.000	13.000.000	2.000.000	2.000 000
Autriche	13.000.000	11.000.000	4.000.000	6.000.000
France	12.000.000	10.000.000	8.000.000	8.000.000
Russie	7.000.000	6.000.000	1.000.000	1,000.000
Italie.	6.000.000	5.000.000	3.000.000	3.000.000
États-Unis d'Amérique.	7.000 000	3.000.000	1.000.000	1.000.000
Suisse	3.000.000	3.000.000	1.000.000	1.000.000
Divers	1.231.500	1.600.000	2.448.217	2.750.000
Totaux	134.231.500	117.600.000	31.448.217	32.750.000

Si nous jetons un coup d'œil rapide sur le tableau publié ci-dessus, nous constatons que l'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique et l'Autriche tiennent la tête du mouvement des transactions commerciales en Syrie.

Il faut attribuer notre faible développement commercial à certaines causes que nous allons énumérer.

Tout d'abord, signalons une méthode employée par nos concurrents qui leur réussit très bien :

Les commerçants et industriels allemands et autrichiens principalement, n'hésitent pas à faire voyager dans ce pays des représentants pour le placement de leurs produits, tandis que nos maisons françaises, à quelques exceptions près, n'ont pas encore bien pris cette habitude.

Cependant, il faut convenir que depuis quelque temps nos compatriotes font des efforts et cherchent à imiter en ce sens leurs redoutables rivaux. Nous ne les encouragerons jamais assez dans cette voie. Cette mesure a encore l'avantage de permettre aux voyageurs de mieux connaître leurs clients, et nul doute alors qu'ils arrivent, c'est du moins notre conviction, à disputer les commandes prises sur place par leurs collègues étrangers.

En règle générale, les articles d'autres pays sont livrés à des prix inférieurs aux nôtres. Cela tient, d'une part, à ce que le fret des Compagnies étrangères est moins élevé que ceux de notre Compagnie de navigation les Messageries Maritimes. Il semble que cette Compagnie aurait tout avantage à ramener son tarif à celui des Compagnies concurrentes; d'autre part,

nos compatriotes devraient également abaisser le prix de vente de leurs marchandises en les rapprochant, autant que possible, de ceux de leurs rivaux.

Contrairement à l'usage de nos commerçants francais qui opérent dans ce pays-ci avec prudence, chose pour laquelle nous ne saurions les blâmer, les Allemand s,principalement, accordent aux négociants de la place des crédits parfois très élevés. Cette façon de procéder, qui a l'avantage de faire monter le chiffre d'affaires, a bien souvent aussi le grave inconvénient de retarder l'entrée des fonds quand ce n'est pas la perte totale du montant de la vente.

Ce sont là autant de causes qui influent sur le développement des importations au détriment des nôtres et tout particulièrement de l'Allemagne qui, malgré le malaise industriel dont elle souffre depuis l'année dernière, arrive la première avec 35 millions de kilogrammes d'importations.

En résumé, pour que nous arrivions à marcher de pair avec les nations étrangères, il faut que nos commerçants envoient des voyageurs visiter la place. Souvent, et le fait a été constaté tout dernièrement, ces voyageurs arrivent ici trop tard, quand leur correspondant a fait de mauvaises affaires. Nos compatriotes doivent également s'assurer du concours d'un bon représentant de la ville, sérieux et honnête, et enfin livrer les mêmes articles au prix des autres pays.

Nous avons pensé qu'il serait de quelque utilité de mettre sous les yeux des voyageurs les prix de traversée, ainsi que ceux des frais d'hôtel de la ville.

Compagnie des Messageries Maritimes :

De Marseille à Beyrouth, voie de Constantinople (aller et retour) : 1re classe, 950 fr. 40; 2e classe, 653 fr. 40;

De Marseille à Beyrouth, voie d'Alexandrie (aller et retour) : 1re classe, 792 fr.; 2e classe, 554 fr. 40.

Les billets sont valables pour quatre mois. Les voyageurs ont la faculté de s'arrêter en cours de route dans les ports où les bateaux font escale et reprendre un paquebot suivant.

Il faut compter une vingtaine de francs par jour comme frais d'hôtel.

Si ces mesures étaient appliquées dans le sens que nous venons d'indiquer, nous verrions, nous le présageons du moins, se produire un mouvement d'augmentation en notre faveur.

La situation qu'occupe la France en Orient, sa proximité des côtes de Syrie, la met à même de lutter très avantageusement avec d'autres pays qui sont moins privilégiés sous ce rapport.

CHAPITRE V.

NAVIGATION

La situation de la navigation du port de Beyrouth, pendant l'année 1902, est restée la même comparativement aux années précédentes.

Compagnies françaises. — Le pavillon français est représenté à Beyrouth par deux Compagnies ; la Compagnie des Messageries Maritimes et la Compagnie Cyprien Fabre.

Messageries Maritimes. — La Compagnie des Messageries Maritimes, subventionnée par le gouvernement français, effectue un service régulier au moyen de la combinaison de deux lignes.

(*a*) **Ligne d'Egypte.** — Cette ligne est hebdomadaire. Les paquebots arrivent dans notre port, soit le vendredi, soit le samedi, suivant qu'ils touchent ou non Jaffa.

(*b*) **Ligne de Constantinople.** — Un courrier tous les quinze jours touche Beyrouth le lundi, et en repart le mardi pour faire la côte Larnaca, Mersina, Alexandrette, Latakié et Tripoli.

Cette Compagnie transporte principalement des passagers.

Compagnie Cyprien Fabre. — Les paquebots de cette Compagnie touchent Beyrouth deux fois par mois. Les dates d'arrivée et de départ sont assez irrégulières. Sauf à de rares exceptions, cette Compagnie ne transporte point de passagers.

Compagnies étrangères. — La Compagnie italienne « Florio Rubatino » a un service via Alexandrie par Livourne, Naples et Mersina.

La « Deutsche Levante Linie », Compagnie allemande.

La « Prince Line », Compagnie anglaise, fait une grande concurrence à nos Compagnies. Depuis peu elle a inauguré un service direct entre Beyrouth, Marseille et *vice-versa*.

Le « Loyd Autrichien » a un service très régulier et une bonne installation.

Le « Khédivié » et la « Compagnie de navigation russe ». Ces deux Compagnies étrangères ont également un service très régulier.

Voiliers. — La navigation à voiles est uniquement représentée par des bateaux portant pavillon Ottoman, Italien et Grec.

Les quarantaines imposées aux bateaux de provenance d'Egypte étaient passées, jusqu'à aujourd'hui, à l'état de chose

sacrée. Ce n'est que depuis quelques jours seulement que les paquebots, de toute provenance, sont soumis à une visite médicale à l'arrivée et au départ. Cette mesure sanitaire portait un préjudice énorme au Commerce de Beyrouth et avait encore pour effet de jeter, la plupart du temps, la perturbation dans le service de la marche régulière de tous ces bateaux.

Mouvement du port de Beyrouth pendant l'année 1902.

	Vapeurs.		Voiliers.	
Pavillons	Venus et sortis du port de Beyrouth.	Tonnage.	Venus et sortis du port de Beyrouth.	Tonnage.
Anglais	153	145.200	»	»
Autrichiens	96	160.401	»	»
Allemands	44	53.416	»	»
Belges	13	18.418	»	»
Égyptiens	90	99.847	»	»
Français	112	216.550	»	»
Grecs	28	9.723	4	1.276
Italiens	48	67.083	5	1.367
Ottomans	50	43.077	2.628	78.191
Russes	68	100.083	»	»
Espagnols	12	14.802	»	»
Norvégiens	1	974	»	»
Totaux	715	929.574	2.637	80.834

Conclusion.

En terminant ce rapport d'ensemble sur le mouvement commercial de l'année 1902, nous ne saurions trop recommander à nos compatriotes, s'ils n'ont pas, comme nous l'avons déjà signalé, de représentants voyageant en Syrie, de ne jamais traiter aucune affaire sans s'être assurés, au préalable, de toutes les garanties de solvabilité et d'honorabilité des commerçants de la place avec lesquels ils sonl en relation. Ils n'ont, pour ce faire, qu'à s'adresser à ce consulat général, soit directement, soit en passant par la voie de l'Office National du Commerce extérieur, 3, rue Feydeau, Paris, qui s'empressera de donner tous les renseignements de nature à éviter des ennuis et aussi, bien souvent, des pertes d'argent.

Nous ne saurions non plus engager ceux de nos compatriotes à la recherche d'un emploi quelconque, à venir en Syrie dans

l'espoir de trouver une occupation. La condition essentielle pour ce pays, c'est de parler sa langue. Les principales administrations ainsi que les maisons de commerce de la place, sont assaillies journellement par des demandes d'emploi formulées par bon nombre de jeunes gens de la ville offrant, d'ailleurs, les conditions désirables en la matière et se contentant d'un salaire relativement faible pour ne pas dire dérisoire.

Disons aussi qu'il n'existe pas à Beyrouth d'hôtel français pouvant lutter sérieusement avec les 3 ou 4 hôtels allemands et indigènes qui ont à eux seuls presque toute la clientèle européenne. Nous pensons qu'une maison de ce genre, sérieuse, bien tenue, avec le confort de nos hôtels moyens de France et une cuisine honnête, aurait de grandes chances de réussite.

R. Sercey,
Consul général de France.

UNIVERSITY of ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 30 JUILLET 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 248

Possessions portugaises d'Afrique

MOZAMBIQUE

Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3 rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 50 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
230.	—	**République Cubaine** : Situation commerciale et économique de la province de Santiago de Cuba en 1901	» 20
231.	—	**Russie** : Mouvement commercial et maritime de Riga en 1901	» 20
232.	—	**Etats-Unis** : L'industrie et le commerce de Chicago en 1902	» 20
233.	—	**Chili** : Situation de l'industrie manufacturière au Chili	» 10
234.	—	**Danemark** : Mouvement du commerce extérieur du Danemark en 1901. — Le commerce français en Danemark	» 20
235.	—	**Possesions anglaises d'Asie** (Inde) : Commerce et navigation du port de Calcutta en 1901-1902 (du 1er avril au 31 mars)	» 10
236.	—	**Etats-Unis** : Les ressources minérales des États-Unis et notamment des États de la circonscription consulaire de Chicago	» 10
237.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Commerce extérieur et navigation du Canada en 1901-1902. — Conseils aux exportateurs français	» 10
238.	—	**Angleterre** : Situation économique du Royaume-Uni et le commerce franco-britannique en 1902	» 80
239.	—	**Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la Région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902	» 10
240.	—	**Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902	» 10
241.	—	**Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901	» 40
242.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902	» 20
243.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902	» 20
244.	—	**Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901	» 20
245.	—	**Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902	» 20
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation	» 10
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902	» 20

POSSESSIONS PORTUGAISES D'AFRIQUE

MOZAMBIQUE.

Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901.

Lourenço-Marquès... La province de Mozambique, qui forme la circonscription de ce vice-consulat, s'étend sur la côte est du sud de l'Afrique, sur une longueur de 2,000 kilomètres, ayant dans sa plus grande largeur 800 kilomètres.

D'une superficie totale de 1,896,100 kilomètres carrés, elle contient une population approximative de 10 millions d'habitants, dont environ 250,000 blancs ou métis.

Elle est bornée à l'est par le canal de Mozambique, qui la sépare de Madagascar; au nord, par l'Est africain allemand et par l'Afrique centrale anglaise; à l'ouest, par la Rhodesia, le Transvaal et le Zwazieland et, au sud, par le Tougaland.

Cette longue étendue de côtes offre un grand nombre de baies sur les rives de quelques-unes desquelles se sont formées des villes importantes.

En descendant du nord au sud, on rencontre ainsi Ho, Port-Amelia, Mozambique, Quilimane, Chinde, Beira, Inhambane et, enfin, Lourenco-Marquès, la plus importante de toutes, devenue, par le fait, capitale de la province depuis que le Gouvernement général y a été transféré de Mozambique, où il était auparavant.

Ce vaste territoire est divisé en plusieurs districts qui comprennent :

1° Les territoires administrés directement par les autorités royales portugaises, qui sont :

Le district de Mozambique, chef-lieu Mozambique;
— de la Zambezia, chef-lieu Quilimane;
— d'Inhambane, chef-lieu Inhambane;
— de Lourenço-Marquès, chef-lieu Lourenço-Marquès,
et le territoire militaire de Gaza, chef-lieu Chibuto;

Et 2° les districts qui ont été concédés à des Compagnies portu-

gaises à Charte, qui les administrent avec les pouvoirs les plus étendus sous le contrôle d'un délégué de la Couronne, lequel s'est réservé également l'administration de la justice et les relations extérieures ; ce sont les territoires de :

De la compagnie du Nyassa, ancien chef-lieu Ibo (actuellement Port-Amelia, et la compagnie de Mozambique, chef-lieu Beira.

Cette possession portugaise est administrée par un gouverneur général, assisté d'un inspecteur des finances, d'un directeur général des douanes et d'un directeur des travaux publics, tous en résidence à Lourenço-Marquès.

Chaque district a un gouverneur et un juge de droit (sauf à Chibuto).

Une cour d'appel siège à Mozambique.

La province de Mozambique doit une grande partie de son importance à sa position côtière qui lui donne les deux seuls débouchés : du Transvaal, par Lourenço-Marquès et de la Rhodesia par Beira et par les bouches du Zambèze, fleuve qui la traverse sur un long parcours avant de se jeter dans l'océan Indien.

Le manque de voies de communication est un grand obstacle au développement de la province et à l'exploitation de ses richesses naturelles, agricoles et minières ; il n'y a en effet que deux lignes de chemins de fer en exploitation : la première de Lourenço-Marquès à Prétoria qui traverse le territoire portugais sur une étendue de 84 kilomètres, l'autre de Beira à Salisbury, emprunte ledit territoire sur 210 kilomètres.

Une amorce à voie étroite de 21 kilomètres de long a été dernièrement commencée de Quilimane à Makiral.

Mais les projets de ligne de Quilimane au Ruo et de Porto-Amelia au Nyassa ne sont encore qu'à l'état de projets au grand détriment de l'avenir de ces contrées.

Les conditions exceptionnelles des trois dernières années qui viennent de s'écouler ont troublé profondément le mouvement commercial de la province de Mozambique, plus spécialement dans sa partie méridionale et il est à observer qu'on ne peut tabler sur les données présentées dans ce rapport pour établir d'une façon certaine la physionomie de ce mouvement commercial.

Ce n'est donc qu'un coup d'œil d'ensemble qu'on peut jeter ainsi sur les chiffres des statistiques douanières en remarquant toutefois, ainsi que je le signalerai dans le cours de ce travail que si les chiffres lotaux officiels sont à peu près exacts, leurs répartitions en provenances à destinations auraient lieu d'être modifiées en partie pour certains articles.

L'ensemble des échanges de transit de la province pour l'année 1901, s'est élevé à 15,184,920 milreis, contre 30,271,431 mil reis en 1900.

(Le Réal pouvant être calculé au cours officiel de 4,500 milreis pour un let, soit 180 reis pour 1 franc.)

Ce mouvement total se répartit ainsi pour 1901 :

Pour 1901 :	milreis.
Importation	6.218.692
Exportation	2.647.281
Réexportation	1.376.934
Transit	4.942.013
Total	15.184.920

Ci-après la répartition du mouvement commercial entre chaque port dans les deux années 1900 et 1901 (en milreis.)

	1900.		1901.	
		Milreis.		Mitreis.
Lourenço-Marquès :				
Importation.	3.811 : 462		2.483 : 645	
Exportation.	4.777 : 542		1.178 : 265	
Réexportation.	6.864 : 885		759 : 172	
Transit.	2.698 : 366	18.152 : 255	3.164 : 797	7.585 : 879
Inhambane :				
Importation.	228 : 124		149 : 854	
Exportation.	137 : 544		168 : 650	
Réexportation.	»	365 : 668	230	318 : 734
Beira (Compagnie de Mozambique) :				
Importation.	3.013 : 853		2.003 : 168	
Exportation.	346 : 767		542 : 010	
Réexportation.	711 : 359		188 : 046	
Transit.	4.168 : 807	8.240 : 786	1.777 : 216	4.510 : 440
Quilimane :				
Importation.	»		357 : 300	
Exportation.	»		125 : 538	
Réexportation.	»	637 : 415	32 : 059	514 : 897
Chinde :				
Importation.	»		254 : 119	
Exportarion.	»		145 : 134	
Réexportation.	»	868 : 390	348 : 653	747 : 906
Tête et divers :				
Importation.	«		42 : 687	
Exportation.	»		4 : 512	
Réexportation.	»	200 : 704	10 : 189	57 : 388
Mozambique :				
Importation.	632 : 469		498 : 153	
Exportation.	337 : 600		262 : 294	
Réexportation.	45 : 230	1.015 : 299	34 : 863	795 : 310
Ibo (Compagnie du Nyassa) :				
Importation.	469 : 396		429 : 766	
Exportation.	320 : 059		220 : 878	
Réexportation.	1 : 459	790 : 914	3 : 722	654 : 366
		30.271 : 431		15.184 : 920

Je crois intéressant de donner ci-dessous le chiffre des années 1886 et 1891 pour faire ressortir la progression suivie et la brusque chute des valeurs pendant l'année dernière :

1886 milreis 2.628 : 309 ;
1891 — 5.054 : 514 ;
1900 — 30.271 : 431 ;
1901 — 15.184 : 920.

Ce sont les ports de Lourenço-Marquès et de Beira qui ont le plus souffert de l'état de guerre de l'Afrique du Sud.

Il est vrai d'ajouter que les chiffres de 1900 n'avaient été exceptionnellement très élevés que par suite justement du com-

IM

	Portugal.	Colonies portugaises.	Allemagne et colonies.	France et colonies.	Angleterre.	Colons anglais
	—	—	—	—	—	—
			(En milreis.)			
Lourenço Marquès.	696.313	37.523	396.982	155.536	572.721	315.4
Inhambane. . . .	36.226	39.224	10.796	3.850	17.730	35.1
Beira (Compagnie de Mozambique.	347.751	183.549	118.487	71.357	828.541	315.9
Quilimane	76.765	Et possessions.	65.812	25.180	32.286	148.5
Chindé.	81.090	—	22.570	5.012	35.723	97.3
Tête et divers . .	16.374	—	2.799	220	11.514	8.0
Mozambique . . .	131.729	—	30.787	6.733	38.517	276.8
Ho (Compagnie du Nyssa).	35.108	—	45.925	2.474	38.740	206.8
Totaux. . .	1.421.356	260.296	694.158	270.362	1.565.772	1.404.2

mencement de la guerre qui a fait diriger sur nos ports des approvisionnements considérables pour les belligérants et que, de plus, pour Lourenço-Marquès, ces chiffres comprenaient à l'exportation quelques expéditions d'or qui ont été anormalement faites par cette voie au lieu de prendre celle du Cap habituellement suivie.

Il y a lieu de noter qu'en plus de la grande navigation, tous les ports sont reliés entre eux par un service très actif de cabotage qui s'est élevé pour l'année 1901 à une valeur de milreis 4:087.715 contre milreis 3:913.451 en 1900.

Ce mouvement commercial se répartit, pour l'année 1901, suivant les tableaux ci-après pour chaque port de la province, par provenances et destinations :

Italie.	Belgique.	Autriche.	États-Unis.	Suède-Norwège.	Transvaal.	Suisse.	Divers.	Totaux.
—	—	—	—	—	—	—	—	—
			(En milreis.)					
18.444	32.881	10.063	111.443	55.494	12.941	6.755	10.988	2.483.645
494	280	»	543	»	»	493	534	149.854
»	»	»	»	»	»	»	137.524	2.003.168
4.168	3.475	»	»	»	»	»	11.035	357.300
650	136	»	»	»	»	»	11.614	254.119
120	»	»	»	»	»	»	3.641	42.687
»	»	»	»	»	»	»	13.558	498.153
15.112	»	»	»	»	»	»	3.222	429.766
38.988	36.772	10.063	111.986	55.494	12.941	7.248	192.116	6.218.692

EXPORTATION 1901.

	Portugal.	Colonies portugaises.	Allemagne.	France et colonies.	Angleterre.	Colonies anglaises.	Hollande.	Zanzibar.	Belgique.	Égypte.	Transvaal.	Divers.	Totaux.
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
						(Milreis.)							
Lourenço-Marquès . . .	10.882	61.714	17.404	9.574	298.094	409.380	1.914	815	162	»	357.216	11.110	1.178.265
Inhambane	15.693	et colonies	»	71.417	42.513	17.196	15.013	»	6.818	»	»	»	168.650
Beïra (Compagnie de Mozambique	12.123	100.937	22.593	981	266.886	120.792	11.902	3.437	»	»	»	2.359	542.010
Quilimane.	4.964		16.355	71.887	9.982	15.162	»	»	1.500	»	»	5.688	125.538
Chindé	115.073	et colonies	3.394	1.084	»	13.911	»	»	»	»	»	11.672	145.134
Tête et divers	1.341		»	1.750	»	1.250	»	»	»	»	»	171	4.512
Mozambique.	8.793	5.711	4.137	173.472	45	27.359	34.344	8.263	»	»	»	170	262.294
Ibo (Compagnie du Nyassa)	4.757	et colonies	46.927	15.234	88.507	19.225	»	44.362	»	1.866	»	»	220.878
Totaux	173.626	168.362	110.810	345.399	706.027	624.275	63.173	56.877	8.480	1.866	357.216	31.170	2.647.281

De toutes ces données il résulte que nous faiblissons continuellement dans la lutte des plus difficiles qui se poursuit entre les différentes nations et que nos produits sont de plus en plus évincés du marché.

Il faut donc absolument, si nous ne voulons pas disparaître, que nos industriels se décident à se rendre compte qu'il faut arriver à produire des articles de facile écoulement ici et dans des conditions qui puissent assurer leur vente ; qu'en un mot, il faut se plier aux exigences des consommateurs au lieu de chercher à les forcer d'accepter leurs idées et leur manière de voir.

Il faut également que nos Compagnies de navigation se décident à créer un service régulier pouvant amener directement nos produits au plus bas prix et dans les meilleures conditions possibles.

Et enfin il faut que nos exportateurs fassent choix de représentants et d'agents connaissant bien le pays, l'ayant étudié et capables, en un mot, de signaler à leurs commettants les modifications à introduire, soit dans leurs articles, soit dans leurs conditions de vente, susceptibles de favoriser leurs tentatives d'écoulement.

District de Lourenço-Marquès.

Lourenço-Marquès, le port le plus méridional de la province de Mozambique, chef-lieu du district de ce nom et actuellement le siège du gouvernement général est situé sur la côte occidentale de la baie Delagoa au confluent des rivières Tembé, Matolla et Umbeluzi.

La situation géographique se relève par 25° 58' 4" latitude sud et 30° 32' 2" à l'est du méridien de Paris.

La baie de Lourenço-Marquès forme le plus beau port de l'Afrique du Sud ; sa longueur de l'entrée d'Inyack jusqu'à Matolla est de 21 milles et sa plus grande largeur près de 26 milles.

La barre qui obstrue l'entrée de presque tous les ports de l'Afrique du Sud est ici insignifiante, les bâtiments peuvent entrer facilement en tout temps, trouvant 24 pieds en basse mer dans le Hope Chenal et 30 pieds dans le Cockburn Chenal. La différence de niveau entre la marée haute et la marée basse est de plus de 14 pieds.

Deux phares, l'un sur la presqu'île d'Inyack et l'autre dans le chenal de Cockburn, s'élèvent à l'entrée du port et sont reliés par câble à la capitainerie du port.

Un nouveau phare a été élevé dernièrement sur des pieux à vis sur le Cockburn Shoal par les soins d'un ingénieur portugais.

Un système de bouées convenablement distribuées facilite l'entrée aux bâtiments qui viennent s'ancrer à 250 mètres de la jetée des passagers.

Des jetées en pierres permettent aux chalands de venir décharger leurs marchandises avec le concours de grues à vapeur en attendant l'achèvement d'un pont embarcadère actuellement en construction qui permettra, dit-on, à 4 bâtiments d'accoster simultanément.

De grands projets avaient été anciennement élaborés pour établir des quais de plus de 3 kilomètres de long et gagnant une immense étendue de terrain sur la mer, ils paraissent actuellement abandonnés et on s'est borné à construire un quai d'embarquement près de la gare du chemin de fer.

Dans ces derniers temps, on a beaucoup parlé de la création d'un port dans le fond de la baie à un endroit dit «Matolla» lequel devait spécialement servir de terminus à un chemin de fer allant de Lourenço Marquès à Johannesburg par le Zwazieland.

La ville comporte deux parties distinctes : la ville basse renfermant tous les magasins et administrations réunis autour de la douane et la ville haute située à 2 kilomètres de là sur le cap limitant l'estuaire de la rivière «Espiritu Santo», et appelé «Ponta Vermelha » ou « Renben Point », qui ne renferme que des maisons d'habitation construites en tôle ondulée revêtues entièrement à l'intérieur d'un parement en bois et quelques jardins difficilement entretenus à force d'eau.

Dans cette partie de la ville se trouvent les palais du gouverneur général et du gouverneur du district, l'Eastern Telegraph Cy, qui possède une immense étendue de terrain et la plupart des résidences des Européens.

Les rues sont bien macadamisées, un grand nombre d'autres sont tracées; toutes sont éclairées.

Les deux villes sont éclairées depuis 1898 à la lumière électrique installée par une compagnie française, dont l'usine provenant de Fives-Lille comprend 3 machines de 250 chevaux chacune pouvant fournir en dehors de l'éclairage des rues 2250 lampes de 16 bougies.

L'alimentation de l'eau est faite malheureusement en trop petite quantité par un système combiné de puits artésiens et de captation de sources.

Cette entreprise, concédée primitivement à un Français est actuellement entre les mains d'une compagnie anglaise qui étudie un projet de dérivation des eaux de l'Umbeluzi.

Une compagnie portugaise a installé un réseau téléphonique et une entreprise de tramways électriques doit prochainement être mise en exploitation.

On trouve ici plusieurs hôtels confortables autant qu'ils peuvent l'être dans un pays où la domesticité est très difficile.

La vie à Lourenço-Marquès est excessivement onéreuse, voici un aperçu de quelques prix :

Hôtel, 15 shil. à 1 liv. st. par jour. Boissons non comprises.
Loyer (maison particulière de 5 pièces non meublées), 300 à 450 fr. par mois.
Domestique noir (service défectueux) 100 à 150 fr. par mois et nourri.
Cuisinier, cocher noir (service défectueux) 200 à 250 fr. par mois et nourri.
Travailleur noir (service défectueux) 3 fr. 50 à 4 fr. par jour,
Viande de bœuf 3 fr. à 4 fr. le kilog.
— de mouton, porc 5 fr. le kilog.
Vin bordeaux ordinaire 1/2 bouteille 3 fr. 75,
— la — 6 fr.
Bière, la bouteille 3 fr. 25.
Pain, la livre 50 centimes.
Œufs, pièce 50 centimes.
Poulet, pièce 3 fr.
Dinde, oie, pièce 25 fr.
Eau, consommation mensuelle de 35 à 50 fr.
Électricité, consommation mensuelle de 50 à 75 fr.
Voiture, suivant la course de 6 à 10 fr.
Voiture, heure — de 15 à 25 fr.

Les environs immédiats de la ville ne sont pas très peuplés et sont peu cultivés si on en excepte des jardins maraîchers entretenus par des Chinois; pourtant à Mahota on rencontre quelques plantations dont l'une appartient à un négociant de Marseille.

Le sol est cependant assez riche; à une certaine distance de la ville, le gouvernement a élevé deux fermes modèles à Manhiça et à Bella-Vista, dont les débuts semblent promettre de bons résultats, on y cultive les arachides (production de 1901, 1,500 sacs), la canne à sucre, le maïs, etc.

Un français a également entrepris l'exploitation d'une ferme sise sur le Rio-Umbeluzi et y fait l'élevage des porcs.

Toutefois le district en général n'est pas très propice ni à la culture, ni à l'élevage des bestiaux par suite des maladies épizootiques qui sévissent fréquemment.

En fait de grands travaux publics actuellement en cours, il faut citer en premier lieu l'assèchement d'un grand marais dans la basse ville dans lequel 313,000 mètres de terre ont déjà été apportés sur 500,000 mètres nécessités pour l'achèvement de ce travail qui doublera l'étendue des terrains disponibles.

J'ai cité d'autre part la construction d'un pont embarcadère, il me reste à citer les projets d'installation d'une usine électriqne pour fournir la force aux tramways, d'un frigorifique pour la conservation des viandes amenées d'Australie et enfin d'un palais gouvernemental devant contenir toutes les admi-

nistrations générales de la province et qui serait construit dans la ville basse.

L'industrie est représentée ici par :

1° Les ateliers gouvernementaux de Catembe, installés surtout pour les réparations de machines de bâtiments en avaries, et dont l'installation ne laisse rien à désirer;

2° Les ateliers du chemin de fer installés pour toutes réparations du matériel, mais pouvant servir également pour particuliers;

3° Les ateliers d'Allen Wacke C° presque aussi importants que les précédents mais possédant en outre une fonderie permettant les grosses réparations urgentes de pièces pour un navire en avaries;

4° Plusieurs scieries à vapeur dont la principale est celle de Lingham Timber and C° située dans la baie de Matolla; cette même entreprise possède également un moulin capable de produire 400 sacs de farine par jour et un élévateur de 80,000 boisseaux;

5° Une fabrique d'alcool à Ressano Garcia appartenant à une Société française ne travaillant pas actuellement jusqu'à l'écoulement du stock considérable (80,000 litres) qu'elle a depuis le commencement de la guerre;

6° Et enfin une fabrique de glace et deux fabriques d'eaux gazeuses.

La ville possède :
Une église catholique;
Une église protestante;
Une mission protestante suisse;
Une mosquée;
Un marché couvert;

Un hôpital militaire et civil de trois cents lits, très bien administré, recevant les malades de toutes nationalités à des prix très réduits; les indigents y sont également soignés gratuitement sur la demande des autorités compétentes;

Un laboratoire bactériologique muni des nouveaux appareils et appartenant à la municipalité.

Par contre, l'instruction publique est fort négligée; il n'y a, en effet, qu'une petite école pour filles tenue par les sœurs de Saint-Joseph de Cluny et l'école des petits garçons de la mission romande.

Le dernier recensement de la population de Lourenço-Marquès, fait au 1er décembre 1900, a donné un total de 6,356 individus (non compris les indigènes) se répartissant ainsi :

	Européens.	Asiatiques.	Africains.	Total.
Portugais	1.915	454	1.621	3.990
Anglais	453	616	117	1.186
Chinois	»	229	»	229
Français	69	»	»	69
Italiens	104	»	»	104
Allemands	60	»	»	60
Hollandais	89	»	»	89
Suisses	24	»	»	24
Grecs	79	»	»	79
Américains	15	»	»	15
Espagnols	34	»	»	34
Autrichiens	31	»	»	31
Brésiliens	12	»	»	12
Suédois et Norvégiens	10	»	»	10
Russes	14	»	»	14
Belges	8	»	»	8
Turcs	29	»	»	29
Transvaaliens et Orangistes	369	»	»	369
Roumains	3	»	»	3
Argentin	1	»	»	1
Totaux	3.319	1.299	1.738	6.356

Le climat de Lourenço-Marquès, comme du reste celui de tout le district, peut être considéré comme très malsain ; pendant la mauvaise saison de décembre à mai on peut constater au moins 50 0/0 de cas de fièvre et 12 0/0 de décès.

La mortalité en 1901 a été de 511 décès se répartissant ainsi :

Portugais	112
Anglais	37
Allemands	9
Italiens	9
Français	3
Autrichiens	3
Belge	1
Hollandais	1
Russe	1
Turc	1
Grec	1
Syrien	1
Espagnol	1
Norvégien	1
Asiatiques	71
Africains	250
Australiens	9
Total	511

La température variant quelquefois de 20° dans une même journée est une des grandes causes de maladie ; la plus forte chaleur observée en janvier 1901 a été de 76° au soleil et 47° à l'ombre.

Lourenço-Marquès est relié à l'Europe par une station du câble télégraphique allant du Cap à Zanzibar, touchant également à Mozambique (ville) avec embranchement français sur Majunga (Madagascar).

La ville est en communication télégraphique par terre avec Johannesburg et de là avec Beira et Quilimane.

Lourenço-Marquès possède une seule ligne de chemin de fer le mettant en communication avec le Transvaal (89 kilomètres en territoire portugais et 540 kilomètres en territoire transvaalien) dont le mouvement civil pour 1901 a été presque nul et n'a servi que pour le transport des approvisionnements pour l'armée anglaise.

Les compagnies de navigation faisant des escales régulières à Lourenço-Marquès sont les suivantes :

Union Castle Line, anglais;
Deutsche Est-Africa Linie, allemand;
Chargeurs Réunis, français ;
British India, anglais ;
Aberdeen Line; anglais ;
Natal direct Line, anglais ;
Lloyd autrichien, autrichien ;
Clan Line, anglais ;
Houston Line, anglais.

La Compagnie des Messageries Maritimes ayant supprimé son service depuis le mois de juillet 1901, notre port n'est plus visité que tous les mois par les cargoboats de la Compagnie des Chargeurs Réunis venant du Havre et Lisbonne et allant à Madagascar touchant également Beira.

Le service postal est assuré avec l'Europe par une malle partant toutes les semaines par voie de terre à destination du Cap et de là à Southampton ; une lettre met 22 jours environ pour venir de Paris à Lourenço-Marquès.

COMMERCE.

Ainsi que je l'ai fait remarquer dans l'aperçu général, le mouvement commercial de Lourenço-Marquès a été profondément troublé pendant ces trois dernières années par l'état de guerre qui a régné dans l'Afrique du Sud.

En effet, le district ne produisant que peu de chose, l'importation et le transit pour le Transvaal forment son principal élément de commerce.

Voici le résumé du mouvement pour les quatre dernières années (en contos de reïs, le conto à 5,000 fr. environ) .

	Importation.	Exportation et réexportation.	Transit.	Totaux.
	—	—	—	—
1898	3.384	1.734	7.965	13.083
1899	2.395	6.403	7.438	16.256
1900	3.812	11.642	2.698	18.152
1901	2.483	1.937	3.164	7.585

IMPORTATION.

Les importations ont atteint en 1901 une valeur totale de 2,483 contos contre 3,812 contos en 1900 et 2,395 contos en 1899, se repartissant comme suit pour les mêmes années et par pays de provenance :

	1899.	1900.	1901.
	—	—	—
Portugal	751	1.167	696
Possessions portugaises	16	22	38
France	92	228	100
— (possessions)	15	42	56
Allemagne	292	450	394
— (possessions)	»	1	2
Angleterre	430	388	572
— (possessions)	372	550	315
Italie	12	22	18
Hollande	45	76	27
Belgique	38	55	33
Suède	37	59	55
États-Unis	136	63	111
Autriche	1	4	10
Suisse	1	11	6
Russie	37	1	1
Transvaal	102	650	13
Zanzibar	7	11	24
Australie, Chine, Égypte, Turquie, Grèce et divers	11	12	12
Totaux	2.395	3.812	2.483

Le tableau ci-après donne les valeurs en milreis (5 francs) des principaux articles importés en 1901 et les principaux pays de provenance :

	France.	Angleterre.	Possessions anglaises.	Allemagne.	Portugal et colonies.	Divers.
Riz	»	1.144	34.644	13.706	22.208	Hollande, 1,517. Italie, 987. Zanzibar, 12,341.
Sucre	»	2.331	2.859	26.414	4.641	
Huiles	195	249	643	164	14.540	Italie, 560.
Morue	»	424	»	10.634	1.873	
Pommes de terre et oignons	5.818	53	2.869	375	28.506	
Bières et cidres	122	4.193	1.492	30.711	815	Hollande, 3,402.
Vins en barils	319	37	»	105	1.350	
— en bouteilles	2.168	852	708	4.385	43.581	Italie, 2,227.
— portugais	»	»	»	»	283.856	
— mousseux	3.142	1.081	54	3.657	531	Belgique, 1,358.
Cognac et liqueurs	4.977	9.817	2.242	14.770	6.285	
Chaussures	3.043	11.072	2.664	3.573	17.884	
Café	»	1.341	551	1.400	3.321	
Sacs en toiles	2.073	2.661	4.646	2.483	127	États-Unis, 604.
Viande préparée en boîtes	914	8.017	5.123	6.904	22.045	États-Unis, 1,748.
Chapeaux	724	3.541	1.262	1.040	2.996	Italie, 641.
Conserves	382	10.792	4.076	4.748	6.680	États-Unis, 1,358. Hollande, 925.
Farines	2.008	12.466	36.439	4.332	1.615	États-Unis, 14,092. Autriche, 3,915. Italie, 2,421.
Bêches cafres	«	2.243	220	2.045	»	
Conserves de légumes	1.650	2.297	2.548	1.729	33.163	

	France.	Angleterre.	Possessions anglaises.	Allemagne.	Portugal et colonies.	Divers.
	—	—	—	—	—	—
Armes	54	300	75	331	40	
Vaisselle	609	4.604	1.502	4.722	979	
Beurre	2.265	1.182	7.012	7.482	1.271	Hollande, 892. Italie, 1,196.
Allumettes	180	49	926	2.342	»	
Médicaments	5.979	4.630	1.786	2.246	1.847	États-Unis, 4,144.
Parfumerie	3.099	905	495	507	21	
Sardines	252	198	27	99	14.433	
Tabac	733	2055	4.832	5.578	29.832	Hollande, 832. Italie, 514. Belgique, 479.
Tissus non spécifiés	15.877	61.643	31.847	26.849	7.488	Belgique, 3,816.
— coton écru	901	7.353	16.752	1.095	1.577	
— — imprimé	4.046	98.671	17.699	32.312	31.893	Suisse, 4,984.
Bougies	415	2.073	139	2.046	1.053	Belgique, 1,558.
Savon	»	1.413	1.416	675	5.366	
Verres à vitres	162	2.945	437	1.374	»	
— travaillé	759	2.115	604	1.956	177	Belgique, 1,989.
Bois	119	25.088	1.101	12.387	66	Etats-Unis, 38,448. Suède et Norvège, 54,059.
Fers	412	52.436	6.389	5.474	832	
Charbon	»	3.971	3.868	269	»	Transvaal, 8,541.

D'après les tableaux qui précèdent et en ce qui concerne l'importation, on peut constater de l'augmentation en 1901 sur 1900 pour trois pays seulement :

Angleterre, 572:761 milreis en 1901 contre 387:907 milreis en 1900 ;

États-Unis, 111:443 milreis en 1901 contre 62:669 milreis en 190 ;

Zanzibar, 23:257 milreis en 1901 contre 11,626 milreis en 1900. tandis que les pays suivants ont vu énormément diminuer leur chiffre d'affaires :

Portugal, 696:581 milreis en 1901 contre 1,167,339 milreis en 1900 ;

Possessions anglaises, 315:480 milreis en 1901 contre 550:259 milreis en 1900 ;

France, 99:497 milreis en 1901 contre 227:741 milreis en 1900;

Allemagne, 394:437 milreis en 1901 contre 449:629 milreis en 1900 ;

Hollande, 26:814 milreis en 1901 contre 75:947 milreis en 1900;

Transvaal, 12:941 milreis en 1901 contre 650:110 milreis en 1900.

Presque tous les articles d'importation ont souffert de cette diminution amenée par la restriction des achats que chacun a été obligé de faire pendant cette période de crise, il est donc sans grand intérêt de désigner chacun des articles en particulier.

Principaux produits français à importer.

Vins. — Il ne nous est guère possible de lutter avec le Portugal pour les vins ordinaires; en effet, en outre du bas prix du pays d'origine, les droits d'importation presque prohibitifs sur les vins étrangers empêchent toute tentative à cet égard.

Pour les vins spéciaux tels que bordeaux, bourgogne, etc., la consommation en est restreinte, milreis 2:168 en 1901 contre milreis 8:117 en 1900.

Champagne. — Le vin de Champagne continue à être demandé, mais d'après les statistiques la plus grande partie ne viendrait pas de France; nous voyons par exemple la Belgique comme importateur de cet article.

Cependant nous avons importé pour milreis 6:937 en 1900, sur un total de milreis 11:477, tandis qu'en 1901, nous n'avons importé que milreis 3:142 sur un total de milreis 10:403 ; par contre l'Allemagne en a importé cette année pour milreis 3:657 contre milreis 1:975 en 1900 de vins mousseux.

Pommes de terre. — Bordeaux et Marseille fournissent une certaine quantité de ce légume, milreis 5,800 en 1901 contre milreis 8,550 en 1900.

C'est le Portugal qui est le principal importateur de cet article.

Liqueurs. — Notre part dans ce commerce s'est élevé à milréis 5,000 en 1901 contre milreis 15,845 en 1900 et notre importation parait être appelée à diminuer encore par suite des nouveaux droits de douane.

Chaussures fines. — Nous n'importons plus que milreis 3,000 de cet article en 1901 contre milreis 5,000 l'année précédente.

Chapeaux pour hommes et femmes. — L'importation de cet article tend à disparaitre, en effet nous n'avons importé que pour milreis 724 en 1901 au lieu de milreis 8,336 en 1900.

Conserves. — Même observation peut se faire pour les conserves, milreis 382 en 1901 contre milreis 8,500 en 1900.

Beurre. — Nous n'avons introduit en 1901 que pour milréis 2,265 contre milreis 4,080 l'année prcédente.

Droguerie. — Notre chiffre d'affaires est à peu près le même pour les deux années, milreis 5,979 en 1901 contre milreis 6,246 eu 1900.

Parfumerie. — Diminution également sur les articles de parfumerie, milreis 3,000 en 1901 contre milreis 4,780 en 1900.

Tissus divers. — La diminution la plus considérable peut être constatée sur l'importation de nos tissus qui ne donne pour 1901 qu'un chiffre d'affaires de milreis 19,824 contre 59,675 en 1900.

Sucre. — Notre importation de cet article a complètement disparu ne figurant que pour milreis 11 en 1900 contre milreis 4,334 en 1900.

En plus des articles qui précèdent et pour lesquels nous ne saurions trop recommander à nos négociants de mettre tous leurs efforts pour reprendre notre ancien chiffre d'affaires, nous engagerons le commerce exportateur à essayer l'introduction des articles suivants qui me semblent devoir trouver un écoulement concurremment avec les articles étrangers : morue, bougie, ciment, tuiles et briques de Marseille.

Le charbon du Transvaal importé à Lourenço Marquès en 1901 s'est élevé à 7,180 tonnes et il est certain qu'en 1901 cette importation sera de beaucoup plus considérable ; son prix de vente ici varie de 28 à 32 shellings la tonne, rendu le long du bord, tandis que le Cardiff se paye jusqu'à 75 et 80 shellings la tonne ; aussi, le produit du Transvaal, bien que de qualité inférieure, paraît devoir être de plus en plus utilisé.

EXPORTATION.

Les exportations ont atteint en 1901 une valeur totale de 1,178 contos, contre 4,777 contos en 1901 et 381 contos en 1899.

Le commerce d'exportation qui paraît assez important se compose principalement de marchandises nationalisées par suite du paiement des droits d'importation, et que les négociants ont trouvé préférable d'expédier sur d'autres points en trouvant meilleur prix que sur place; c'est ainsi que nous voyons figurer à l'exportation les bois, tissus ouvrés, zinc, farine, etc.

Nous ne pouvons faire d'exception que pour le caoutchouc, les cornes et peaux, la cire, l'ivoire et le maïs qui sont véritablement des articles d'exportation.

Le tableau ci-dessous fait ressortir en milreis la valeur de ces articles exportés en 1901 par pays de destination.

	Caoutchouc.	Maïs.	Ivoire.	Cire.	Cornes.
Possessions portugaises	1.858				7.509
Angleterre	4.285			38	»
Possessions anglaises	4.627	4.967	28 (15 kilog.)	»	30
Allemagne	12.970	»	»	518	110
France	5.976	»	»	80	»
Transvaal	»	42.461	»	»	»
Hollande	16.831	»	»	»	1.000
Belgique	»	»	162 (75 kilog,)	»	»

RÉEXPORTATION.

La réexportation consiste en la réexpédition de marchandises débarquées en douane et dirigées sur d'autres points avant d'avoir acquitté les droits.

Les réexportations ont atteint en 1901 une valeur de 759 contos contre 6,864 contos (dont 5,787 pour réexportations d'or) en 1900 et 6,696 contos (dont 6,198 or) en 1899.

Ce commerce a principalement porté, en 1901, sur du sucre 68 contos contre 3 contos l'année précédente, en boissons distillées 49 contos contre 14 contos en 1900 et produits alimentaires divers, 82 contos en 1901 contre 56 contos en 1900.

TRANSIT.

Ainsi que je l'ai dit précédemment, le principal commerce de Lourenço Marquès est son transit avec le Transvaal.

Le mouvement de transit a atteint en 1901 une valeur totale de 3,164 contos, contre 2,698 en 1900 et 7,438 contos en 1899.

Ce transit a consisté pour l'année 1901 en :

Médicaments	6.322	milreis.
Maïs	94.554	—
Pétrole	2.471	—
Allumettes	2.330	—
Savon	9.636	—
Parfumerie	1·829	—
Tabac	22.670	—
Tissus non spécifiés	114.621	—
— coton écru et blanc	21.351	—
— — teint et estampé	26.915	—
Bougie	13.426	—
Bois	25.235	—
Divers (pour troupes anglaises)	1.678.253	—

Un certain mouvement de transit pour le Zoulouland et le Zwazieland se fait également par Lourenço Marquès, soit au moyen d'embarcations à fond plat remontant le Maputo et le Pongo, soit au moyen d'une route à chariot partant du kilomètre 51 du chemin de fer et suivant le tracé de la frontière.

Ce transit consistant principalement en farine, tissus etc, s'est élevé à la somme de milreis 9,000 en 1901 contre milreis 3,000 en 1900 alors qu'il était de milreis 89,000 en 1899.

NAVIGATION.

Le mouvement de la navigation dans le port de Lourenço Marquès pour les dernières années est indiqué dans le tableau suivant :

1899 : 466 bâtiments jaugeant 1,043,970 tonneaux qui ont débarqué 7,907 passagers ;

1900 : 307 bâtiments jaugeant 640,469 tonneaux qui ont débarqué 8,505 passagers.

1901 : 301 bâtiments jaugeant 672,997 tonneaux qui ont débarqué 5,187 passagers.

Ci-après la décomposition du mouvement maritime des années 1900 et 1901 par nationalités, catégories et quantités.

		1900.			1901.		
				Tonneaux.			Tonneaux.
Portugais	vapeurs	58	jaugeant	14.609	49	jaugeant	19.973
—	voiliers	4	—	2.268	5	—	1.460
Anglais	vapeurs	119	—	275.000	137	—	369.000
—	voiliers	8	—	3.695	5	—	5.492
Français	vapeurs	46	—	150.000	34	—	105.000
—	voilier	1	—	170	1	—	45
Allemands	vapeurs	53	—	167.000	41	—	134.000
—	voiliers	3	—	2.441	1	—	721
Américains	—	5	—	7.500	3	—	5.181
Norvégiens	—	3	—	2.898	13	—	12.800
Suédois	—	1	—	941	1	—	725
Russes	—	1	—	834	3	—	3.962
Autrichiens	vapeurs	3	—	8.313	3	—	7.500
Danois	—	1	—	2.000	2	—	24.416
—	voiliers	1	—	2.800	3	—	3.022

J'ai précédemment cité les lignes de navigation desservant régulièrement le port de Lourenço Marquès.

La part du pavillon portugais dans ce mouvement est fournie exclusivement par des entrées de deux petits vapeurs faisant le service entre Lourenço-Marquès et le Limpopo.

Notre pavillon n'est représenté que par des bâtiments à vapeur et 1 voilier contre 46 l'année précédente ; cette diminution s'explique par la cessation du service des Messageries Maritimes et la suppression du voyage de retour de Madagascar des bâtiments de la Compagnie des Chargeurs Réunis.

Les navires entrant dans le port de Lourenço-Marquès ont à acquitter les droits suivants :

Frais de pilotage.

Jusqu'à 14 pieds de tirant d'eau, milreis 2,000 par pied ;
De 14 à 20 pieds, milreis 2,500 par pied ;
De 20 pieds et au-dessus, milreis 3,000 par pied.

Les compagnies de navigation dont les navires visitent régulièrement le port jouissent d'une réduction de 25 0/0.

Les navires entrant deux fois dans le port dans le courant d'un même mois jouissent d'une réduction de 50 0/0.

Émoluments du capitaine du port, milreis 8,500.

Droits sanitaires à l'entrée :

Navires à voiles au long cours par mètre cube, milreis 25 ;
Navires à voile de cabotage par mètre cube, milreis 5 ;
Navires à vapeur au long cours par mètre cube, milreis 15 ;
Navires à vapeur de cabotage par mètre cube, milreis 5.

Droits de quarantaine ;

Pour tous navires, milreis 10 par mètre cube et par jour sans que ces droits puissent dépasser :

Milreis 15,000 pour les navires à voiles ;

Et milreis 25,000 pour les navires à vapeur.

Le chargement et le déchargement des navires se font au moyen de chalands qui viennent prendre les marchandises le long du bord et vont ensuite accoster le quai de la douane.

Ce service est entre les mains de cinq Compagnies :

Anglo German Boating Cy ;
Rand Delagoa Bay Landing Cy ;
Companhia de Lourenço Marquès ;
Empressa Africana de Cargas e Descargas ;
et African Boating Cy.

Prix 4 sh. 6 d. par tonne.

Douane. — Les recettes de la douane en 1901 se sont élevées à 627:718 milreis, contre 750.774 milreis en 1900 et 730:327 milreis en 1899.

Un nouveau tarif douanier mis en vigueur au mois de mai 1902 a profondément modifié les droits d'entrée sur les boissons en général, pour le pays situé au sud de la rivière Sabi.

Ancien tarif :

Boissons fermentées, par litre :
a) bières, cidres et autres boissons non mentionnées, par litre, 70 reis.
b) vins communs ou liquoreux et vinaigres :
— en barils, 90 reis.
— en bouteille, 110 reis.
c) vins mousseux, 230 reis.
Vins ordinaires de table produits sur le continent du royaume et de là exportés, 1 réal.

Boissons distillées, par litre :
a) eaux-de-vie simples de moins de 24° Cartier, 170 reis.
b) — — plus de — 450 reis.
c) — préparées, cognacs, genièvres, liqueurs et autres quelconques, 375 reis.

Nouveau tarif :

Vins de production nationale, par litre :
a) jusqu'à 15°, 8 reis.
b) de 15° à 17°, 10 reis.
c) de plus de 17°, 200 reis.
Vins spéciaux généreux et liquoreux des types Porto, Madère, Muscat de production nationale jusqu'à 23° par litre ou par bouteille jusqu'à concurrence d'un litre, 10 reis.

Vins étrangers importés directement des pays étrangers ou réexportés de la métropole de quelque type ou graduation, par litre :
a) en fûts, 300 reis.
b) en bouteille jusqu'à contenance d'un litre, 500 reis.
Vins mousseux :
a) étrangers, 600 reis.
b) nationaux type commun rouge ou blanc, 10 reis.
autres types, 50 reis.

Eaux-de-vie préparées, genièvre, liqueurs ou autres boissons similaires, par litre :
a) étrangers, 800 reis.
b) nationaux ou de production nationale par litre ou par bouteille jusqu'à contenance d'un litre, 450 reis.

Bières, cidres et autres boissons fermentées non spécifiées au tarif :
a) étrangers ou réexportés de la métropole, par litre, 200 reis.
b) nationaux, par litre, 100 reis.

Droits d'exportation. — Les droits d'exportation varient de 2 à 4 0/0 sur les produits du pays.

Droits de transit. — Le droit de transit est de 3 0/0 sur la valeur de la marchandise, plus 75 reis par tonne d'« income taxe » et 100 reis par tonne pour droit de port et enfin 25 0/0 de l'« income taxe » pour la taxe municipale.

Ne sont pas soumis au droit de transit : les animaux vivants, les céréales, les instruments d'agriculture, les machines pour mines et les imprimés.

Les produits de la province de Mozambique ne payent pas de droit d'entrée au Transvaal.

Droits de réexportation. — Le droit de réexportation est de 1 0/0 sur la valeur de la marchandise.

Chemin de fer. — Le mouvement du chemin de fer de Lourenço-Marquès au Transvaal est donné par les chiffres ci-après pour les quatre dernières années :

1898, 169,305 tonnes.
1899, 174,834 —
1900, 63,941 —
1901, 134,654 —
Passagers pour 1901 : 21,596.

Au point de vue de leur expédition les marchandises sont divisées en quatre classes :

1° Marchandises en vrac, minimum 5 tonnes de 2,000 livres voyageant aux risques de l'expéditeur ;

2° Métaux travaillés, charbon, gros colis, etc. (minimum 10 sh.), voyageant aux risques de la compagnie ;

3° Marchandises ordinaires, vins, conserves, etc. (minimum 10 sh.), voyageant aux risques de la compagnie ;

4° Petits colis (minimum 10 sh.) voyageant aux risques de la compagnie.

Payant respectivement de Lourenço-Marquès à Johannesburg, 50, 60, 84 et 125 pence par 100 livres anglaises.

Frêts maritimes.

De Londres à Delagoa-Bay le fret varie de 32/6 shelling à 55/6 shelling la tonne de 2,000 lbs suivant la nature de la marchandise.

Le frêt par la Compagnie des Chargeurs Réunis du Havre à Delagoa-Bay est de 40 fr., plus 10 0/0 par mètre cube ou par tonne de 700 kilog.

Le frêt par bateau allemand touchant à Marseille est, de ce port à Delagoa-Bay avec transbordement à Zanzibar, de 52 marks 50 par mètre cube.

Principales maisons de commerce (1).

Les principales maisons de commerce sont :

Allen, Wack and C°, anglais.
Howard, Farrar and C°, anglais.
H. W. Weedon and C°, anglais.
M. Intosh Findlay and C°, anglais.
Donaldson and Sveivright, anglais.
Delagoa-Bay, Agency and C°, anglais.
W. M. Goddard, anglais.
Bell, Bell and C°, anglais.
T. B. Robinson and C°, anglais.
Arthur May et C°, américain.
F. Bridler et C°, suisse.
J. Eschmann et C°, suisse.
Tobler et C°, suisse.
De Oost Afrikaansche C°, hollandais.
Frouville d Etienne et Schippers, hollandais.
Jacques Salm, hollandais.
F. Cagi et C°, portugais.
Henrique Moral et C°, portugais.
Ribeiro et Levy, portugais.
A. Teixeira Mendès et C°, portugais.
Emile Ceulemans, portugais.
M. Gonçalvez Duraô, portugais.
Alex Uebel, allemand.
De Waal et C°, allemand.
Fritz Pincus, allemand.
Wilcken et Ackermann, allemand.
Münder et Auersvald, allemand.
Oswald Hoffmann, allemand.
Lueders Wandschneider, allemand.

Banques.

Banco Nacional Ultramarino, portugais.
The National Bank of South Africa Limited, anglais.
The Standard Bank of South Africa Limited, anglais.
The Bank of Africa Limited, anglais.
The African Banking Corporation Limited, anglais.

Territoire militaire de Gaza.

Le district militaire de Gaza est situé entre ceux de Lourenço-Marquès, d'Inhambane, et la frontière du Transvaal ; il est traversé par le fleuve « Limpopo», lequel dans son cours infé-

(1) Indications données sous les réserves d'usage.

rieur forme la division entre les districts d'Inhambane et de Lourenço-Marquès.

Ce district est encore soumis à l'administration militaire et ne renferme aucune ville importante.

Le chef-lieu Chibuto n'est qu'un village indigène où ont été édifiés une caserne et l'habitation du commandant du district.

Le terrain très fertile semble se prêter à la culture de la canne à sucre et du caoutchouc, mais l'interdiction de la fabrication de l'alcool au sud du Rio-Sabi et hors du district de Lourenço-Marquès a ruiné les tentatives de plantations.

On parle de découvertes de gisements aurifères dont certains échantillons auraient donné de bons résultats, mais on ne sait rien de positif sur la valeur de ces gisements.

La culture du maïs et des arachides vient d'être entreprise et paraît devoir prendre une grande extension.

Le mouvement commercial de Gaza se fait seulement avec Lourenço-Marquès au moyen de deux petits vapeurs portugais qui remontent le Limpopo et consiste principalement à l'exportation des produits que je viens de signaler et à l'importation de riz, sucre, tissus pour indigènes, etc., etc.

District d'Inhambane.

Le district d'Inhambane est situé au nord de celui de Lourenço-Marquès entre celui-ci et les territoires de la Compagnie de Mozambique.

Il ne s'y trouve qu'une seule ville européenne le chef-lieu Inhambane.

Ce territoire est spécialement agricole, son terrain très fertile étant arrosé par de nombreux cours d'eau.

On y récolte principalement le coco, les arachides, le caoutchouc, le mafouraine, sésame, etc., que les indigènes cultivent d'une façon irrégulière.

On a essayé avec succès de grandes plantations de cannes à sucre qui servaient précédemment à la fabrication de l'alcool, depuis l'interdiction de cette industrie on projette d'installer une grande usine sucrière dont le matériel va arriver incessamment.

Les richesses minérales de ces territoires sont nulles sauf, dit-on, des gisements de pétrole qu'on n'a pu exploiter jusqu'à présent.

La région d'Inhambane est le foyer de recrutement des travailleurs indigènes pour le Transvaal et c'est le noir d'Inhambane qui émigre le plus facilement.

Cette émigration paralyse complètement l'agriculture : l'indigène retournant du Transvaal avec ses économies n'a plus l'idée

de se remettre au travail de la terre, ayant suffisamment mis de côté pour acheter quelques bœufs ou vaches et payer ses impositions jusqu'à ce que n'ayant plus de ressources, il retourne au Transvaal.

La guerre ayant suspendu ce recrutement a eu pour résultat de forcer les noirs à cultiver pour subvenir à leurs besoins les plus pressants, aussi l'année 1901 a-t-elle vu ses exportations augmenter notablement; de 137 contos en 1900, elle est passée à 168 contos en 1901 et on prévoit que l'année 1902, aura un rendement encore supérieur, bien que le mouvement d'émigration ait déjà recommencé.

Une compagnie belge pour l'exploitation du caoutchouc avait acheté une concession que s'était fait accorder une maison commerciale de Lourenço-Marquès ; il paraîtrait que ses premiers essais n'ont pas été heureux.

Une compagnie portugaise a, depuis plusieurs années, fait des plantations de cocotiers qui paraissent prospères, et une plantation de caoutchouc qui n'a pas donné de bons résultats par suite, paraît-il, du mauvais choix de la liane implantée.

La ville d'Inhambane est située sur la baie de ce nom à 200 milles au nord de Lourenço-Marquès ; le port y est très bien abrité et les plus grands bâtiments peuvent y entrer.

Le passage de la barre est éclairé par un phare de construction récente et offre une profondeur de 16 pieds aux basses marées.

La population de la ville, en dehors des indigènes qui demeurent dans des quartiers séparés, comprend environ 500 habitants, dont 190 Portugais, 300 (environ) Indiens Portugais et Anglais, et une trentaine d'Européens : Anglais, Allemands, Hollandais (10), Français (3), etc.

Mouvement commercial. — Le mouvement commercial à l'exportation, pour les causes que j'ai indiquées plus haut, a eu une assez forte augmentation en 1901, tandis que le mouvement d'importation a notablement diminué ainsi que l'indique le tableau ci-dessous :

	1900.	1901.
Importation	228	150
Exportation	137	168
Totaux	365	318

IMPORTATION.

Les principaux articles importés en 1901 sont :

Allumettes	1.348	milreis.
Beurre	12.028	—
Cognac	972	—
Denrées coloniales	4.308	—

Huiles	2.296 milreis.
Quincaillerie	2.972 —
Farine	6.962 —
Sucre	1.302 —
Thé	1.500 —
Pétrole	4.067 —
Tabac national	913 —
— étranger	315 —
Vins portugais	7.537 —
— étrangers	2.088 —
Tissus coton écru	19.480 —
— — imprimé	35.491 —
— laine	1.556 —
— autres	5.400 —
Papiers	1.276 —

Principales provenances :

France et possessions	3.850 milreis.
Allemagne et possessions	10.796 —
Angleterre	17.730 —
Possessions anglaises	35.157 —
Portugal	36.226 —
— (colonies)	39.224 —
Italie	494 —
Zanzibar	777 —
États-Unis	543 —
Suisse	493 —
Hollande	3.750 —
Belgique	280 —

EXPORTATION.

Ainsi que nous le verrons par le tableau ci-dessous des exportations pour 1901, nous avons la plus belle part de l'exportation du district d'Inhambane, la plus grande partie des oléagineux étant pour Marseille.

	France.	Hollande.	Angleterre.	Possessions anglaises.	Portugal et colonies.	Belgique.	Totaux.
	—	—	—	—	—	—	—
			(En milreis.)				
Sésame	31.764	3.439	»	3.483	»	»	38.686
Caoutchouc	2.552	5.819	32.773	»	»	6.074	47.218
Cire	1.948	5.708	9.740	»	»	654	18.050
Coprah	4.530	»	»	»	»	90	4.620
Cocos	»	»	»	1.747	25	»	1.772
Cafés	»	»	»	542	»	»	542
Mafouraire	30.623	»	»	»	»	»	30.623
Peaux	»	47	»	11.424	40	»	11.511
Divers (argent et laudes)	»	»	»	»	15.628	»	15.628
Totaux	71.417	15.013	42.513	17.196	15.693	6.818	168.650

Il y a une quinzaine d'années le commerce tout entier était entre les mains des maisons françaises, Mante frères et Borelli de Regis aîné ; Augustin Fabre et fils ; Cusenier et J. Eschmann et Cie, cette dernière maison suisse, mais ayant son siège social à Marseille.

Ces maisons avaient des bâtiments à elles ou qu'elles affrétaient, qui venaient directement de France apportant ici les approvisionnements et qui retournaient également directement en France chargés des exportations, mais, depuis qu'elles ont cessé leurs opérations notre commerce d'importation à presque complètement disparu par suite de la difficulté qu'il y a d'envoyer nos marchandises, lesquelles pour arriver ici, sont obligées d'être embarquées en France sur des bâtiments allemands allant à Hambourg qui ne les apportent ici qu'à leur retour.

L'exportation à destination de France quoiqu'encore assez considérable est gênée également par l'absence d'une ligne de navigation française touchant Inhambane.

Les exportations se font soit par bateaux côtiers allemands, soit par les bateaux de l'Aberdeen Line qui les déposent à Zanzibar pour être transbordées sur les bateaux des Messageries Maritimes, ce qui augmente énormément les frais que doit supporter une marchandise déjà pauvre dont la valeur moyenne n'est que 135 fr. la tonne.

Souvent des expéditions attendent des mois entiers en magasin avant de pouvoir être expédiées.

Voici un aperçu des prix moyens sur place des articles d'exportation :

Mafouraire, 20 à 22 reis le kilog.
Arachides, 50 à 56 — —
Coprah, 60 à 64 — —
Cire, 650 à 675 reis le kilog., 1re qualité.
Caoutchouc, 1,200 à 1,500 reis le kilog., nettoyé.

NAVIGATION

Il est entré dans le port d'Inhambane en 1901, 69 bâtiments jaugeant 62,616 tonnes se décomposant par catégories et nationalités suivant le tableau ci-dessous :

Portugais,	vapeurs	2	jaugeant :	643	tonnes.
—	voiliers	8	— :	774	—
Anglais,	vapeurs	40	— :	45,714	—
Allemand,	—	18	— :	15,312	—
Arabe,	voilier	1	— :	173	—

Les navires entrant dans le port d'Inhambane ont à acquitter es droits suivants :

Droits de port (perçus par la douane) 9,200 reis par chaque bâtiment et 400 reis par jour et par jour et par garde nécessaire à bord.

Droits de capitainerie (pilotage compris),

Pour les navires calant de 6 à 14 pieds : 4,000 réis par pied.

Pour les navires calant de 14 à 24 pieds : 5,000 reis par pied.

Pour les navires calant plus de 24 pieds : 6,000 reis par pied.

Les navires rentrant dans le port deux fois dans 30 jours ont une réduction de 50 0/0 ;

Les navires qui font un service régulier bénéficient d'une réduction de 25 0/0.

Fret. — Ci-dessous un tableau indiquant les différents frêts pour l'Europe :

Aberdeen Line.

Coprah, pour Londres :		35	sh.
Arachides,	—	37	—
Caoutchouc,	—	60	—
Cire,	—	60	—
Autres,	—	50	—

Pour Anvers : 85 sh.
— 60 —

Deutsche Ost Africa Linie.

Pour Zanzibar, toute marchandise 36 sh. 6 plus 5 0/0 de débarquement.

Pour Londres, toute marchandise 60 sh.

Pour Marseille :

Coprah,	60	sh.,	même tarif pour Hambourg.
Arachides,	55	—	—
Mafouraire,	50	—	—
Caoutchouc	85	—	—
Cire,	65	—	—

Douane. — Les mêmes changements dans le tarif douanier signalés pour Lourenço Marquès, existent pour la douane d'Inhambane.

Principales maisons de commerce d'Inhambane (1)

Mante frères et Borelli de Régis aîné, français.
J. Eschmann et Cie, suisse.
De Ost Afrikaansche Cie, hollandais.
Companhia d'Inhambane, belge.
Oswald Hoffmann, allemand.
Cunha et Cie, portugais.
Teixeira et Cie, portugais.
Vicente et Cie, portugais.
Baptista de Paula, portugais.
Mussagy Manga et Cie, indien.
Amad Mussagy, indien.
Assam Ibrahim, indien.

(1) Indications données sous les réserves d'usage.

Banque :

Agence do Banco Nacional Ultramarino, de Lisbonne.

Compagnie de Mozambique.

Le territoire de 16,000,000 d'hectares de la Compagnie de Mozambique comprend les districts anciennement appelés de Manica et Sofala.

Ce territoire, qui s'étend entre le district d'Inhambane, le territoire militaire de Gaza, à l'ouest, la Rhodesia jusqu'au fleuve Zambèze, dont le cours inférieur le sépare du district de la Zambezia, est arrosé par le Pongué, le Buzi et le Sabi.

Il est concédé à une compagnie à charte, établie sur les modèles des compagnies anglaises.

Cette compagnie, qui existait auparavant comme compagnie commerciale avec capitaux français, est devenue, en 1891, compagnie à charte au capital de liv.st. 1,000,000 divisé en actions de 25 fr. dont 806,666 ont déjà été émises.

Elle a commencé l'administration des terrains qui lui ont été concédés en juillet 1892.

Constituée pour une durée de cinquante ans, la Compagnie de Mozambique a reçu une véritable délégation des pouvoirs royaux et se trouve substituée au gouvernement portugais pour tout ce qui concerne l'administration des territoires concédés ; perception des impôts en douanes ; droits exclusifs de construire chemins de fer, routes et canaux ; monopole de l'exploitation des mines, de la navigation, de la pêche.

Elle peut non seulement exercer tout genre de commerce et industrie mais encore s'en réserver le monopole.

Tout ce qui concerne les régimes judicaire et ecclésiastique, les relations politiques extérieures et la défense du territoire, est réservé au gouvernement portugais, lequel reçoit en compensation 10 0/0 des actions émises ou à émettre.

La part des porteurs français s'élève à environ 300,000 actions sur les 800,000 émises, le reste est partagé entre l'Angleterre et la Belgique principalement.

Le siège de cette compagnie est à Lisbonne avec comités à Paris et à Londres.

En dehors de la compagnie de Mozambique et de ses filiales, de nombreux intérêts français sont représentés sur le territoire, bien qu'on ait pu constater une certaine diminution dans les opérations françaises, lesquelles en 1896 comprenaient 34 concessions diverses.

Ces immenses territoire offrent de grandes étendues boisées ; le café, le caoutchouc, la canne à sucre y poussent à l'état sau-

vage ; les arachides, le riz, le cocotier, le sorgho y sont également très abondants ; les diverses cultures de produits alimentaires que l'on a entreprises réussissent à merveille.

La flore et la faune sont également abondantes ; on y rencontre des hippopotames, buffalos, zèbres, rhinocéros, éléphants et toutes les espèces d'antilopes.

Dans le massif montagneux qui les sépare de la Rhodésia se trouvent les fameuses mines d'or de Manica, lesquelles déjà exploitées par les anciens, ont fait naître beaucoup d'espérances, qui pourront se réaliser si l'on peut y créer l'industrie minière perfectionnée.

C'est cette partie du territoire qu'on a voulu identifier avec le royaume de la reine de Saba ; les Phéniciens ont certainement exploité ces mines qui se trouvaient alors beaucoup plus rapprochées du littoral puisqu'il paraît être reconnu que la mer s'est retirée de plus de 300 milles.

Une population d'environ 400,000 individus peuple aujourd'hui cet immense territoire qui a dû être très divisé et que les guerres intestines et surtout la traite des noirs ont décimé.

Une expédition portugaise vient de soumettre dernièrement une tribu de l'intérieur qui était restée jusqu'à présent indépendante.

De nombreuses sous-concessions ont été accordées par la compagnie de Mozambique, soit pour des exploitations minières, forestières ou agricoles de certaines parties de son territoire, soit pour d'autres entreprises.

En laissant de côté le chemin de fer dont je parlerai plus loin, je citerai parmis ces entreprises :

La *Compagnie du Luabo*, au capital de 2 millions de francs pour l'exploitation du fermage des « prazos » de Luabo et Milambé, d'une superficie de 500,000 hectares environ.

Les efforts faits par cette société ne paraissent pas avoir jusqu'à présent donné de très bons résultats.

La *Compagnie du Buzi*, société portugaise au capital de 2 millions de francs, possédant un territoire de 500,000 hectares, qui a déjà obtenu des résultats très appréciables avec ses plantations de caoutchouc, de bananiers, cocotiers, etc.

Cette compagnie vient d'absorber la Companhia Industrial Africana; société franco-portugaise, constituée par la Compagnie parisienne des explosifs Favier, qui s'occupe de la fabrication de la dynamite pour l'exploitation des mines d'or.

La *Compagnie agricole de Moribane*, compagnie à fonds portugais, 5,000 hectares ;

La *Société de Guara-Guara ;*

La *Compagnie portugaise de l'Afrique orientale.*

Ces trois dernières compagnies à capitaux restreints s'occupent d'exploitations agricoles.

La *Compagnie de Gorongoza*, capital de 2 millions de francs, dont le siège est à Lisbonne et l'administration à Paris, capitaux français et belges.

Cette compagnie possède un terraïn de 1,500,000 hectares entre Beira et le Zambèze, territoire sur lequel elle n'a entrepris que des exploitations de petites étendues.

Le *Syndicat français de Machauga*, qui possède une concession agricole de 5,000 hectares dans le district de Chiloane.

La Compagnie du Sud-Est Africain, société anonyme au capital de 7,000,000 de francs, français et belges, ayant son siège social à Bruxelles, son siège administratif à Paris et dont l'agence générale est à Beira. Elle a pour objet de faire toutes opérations minières, industrielles et travaux publics.

Cette société a entrepris le comblement de la rivière Chivève à Beira et est devenue de ce fait propriétaire d'un terrain de 60,000 mètres carrés.

Elle possède des fermes dans l'intérieur du pays et, en dehors de son terrain du Chivève, des stands à bâtir dans la ville de Beira.

Chemin de fer. — La seule voie ferrée actuellement construite et exploitée est celle reliant Beira à Salisbury par la Rhodesia et qui vient depuis peu d'être prolongée jusqu'à Buluways ; cette ligne rejoint par cette ville la ligne future du Cap au Caire.

Ce chemin de fer concédé à une compagnie anglaise le « Mashonaland and Beira Railway C° » a une longueur de 375 milles de Beira à Salisbury, dont 210 milles sur le territoire de la compagnie de Mozambique.

Construit d'abord à voie étroite, portée ensuite à 3' 6", ce chemin de fer est en exploitation depuis le mois d'août 1900.

La ligne est assez défectueusement établie et les remblais trop bas sont souvent inondés.

Le « Mashonaland and Beira Railway » dont la Chartered possède les deux tiers des actions a reçu des concessions de terrain de 5 kil. carrés chacune, placées en damier de part et et d'autre de la voie dans toute sa longueur sur le territoire portugais ; ces terrains sont libres de toute contribution.

On projette d'établir une ligne de chemin de fer de Beira à Sena sur le Zambèze et une autre jusqu'à Tête, également sur le Haut Zambèze.

On projette, en outre, une voie allant de Beira à Bortolomen Diaz, nouveau port au sud de Beira, qui paraît être appelé à un grand développement, et, de ce point un embranchement serait dirigé sur Lourenço Marquès.

Les principales villes sont :

Beira, capitale du territoire ; Sofala ; Chiloane ; Macequere ; Sena.

Sofala, premier établissement portugais sur la côte de Mozambique a son port aujourd'hui ensablé et inutilisable.

Le port de **Chiloane**, plus au sud, qui lui avait succédé, est actuellement presque abandonné, de sorte que tout le mouvement commercial s'est porté sur Beira, dont la position à l'embouchure du Pongué rend son port accessible aux navires du plus fort tonnage.

Beira. — La ville de Beira bâtie sur une plage de sable à l'embouchure du Rio Pungué, au fond de la baie formée par les rivières Pongué, Buzi et Chivève, offre de grandes ressemblances avec Lourenço Marquès, et, grâce à son chemin de fer se trouve vis à vis de la Rhodesia dans les mêmes conditions que Lourenço Marquès avec le Transvaal.

La superficie de la ville a été considérablement augmentée par les travaux de la Compagnie du Sud-Est Africain.

Beira ne possède pas de quais d'embarquement mais seulement un warf accostable aux chalands.

Fondée en 1889, la ville possède actuellement une population d'environ 4,860 habitants, dont 1,380 blancs, 430 métis et chinois et 3,050 nègres.

La population blanche se divise ainsi :

691 Portugais, 163 Anglais, 182 Grecs, 66 Français, 62 Italiens, 88 Autrichiens, 35 Turcs et Égyptiens, 73 Hollandais, Suisses, Russes, Espagnols.

Aucune rue n'est macadamisée et les transports se font au moyen d'un petit tramway à vapeur et de wagonnets poussés par des nègres, appartenant à des particuliers.

MOUVEMENT COMMERCIAL

Le mouvement commercial se trouve pour ainsi dire concentré à Beira et se décompose ainsi pour les quatre dernières années (en milreis, argent ou or monnayé non compris) :

	1901.	1900.	1899.	1898.
Importation . .	2.003:168	3.013:853	2.567:866	3.719:440
Exportation . .	542:010	346:767	111:864	119:457
Réexportation .	188:046	711:359	58:898	27:692
Transit.	1.777:216	4.168:807	809:070	794:731
Totaux. . .	4.510:440	8.240:786	3.547:698	4.661:320

IMPORTATION

Le tableau ci-après donne, avec leurs principales provenances, les principaux articles importés en 1901 (en milreis) :

Articles.	Portugal.	Possessions portugaises.	Allemagne et colonies.		France et colonies.	Angleterre.	Possessions anglaises.		Divers.	Totaux
Eaux-de-vie et liqueurs. .	10:089	2:114	1:584		5:590	14:206	156	Hollande	3:196	38:970
								Divers .	2:035	
Eaux minérales	910	652	4:962		208	2:679	776		95	10:282
Riz	698	44:084	1:820		»	3:000	95:847		1:625	147:074
Sucre	1:507	1:592	2:576		239	1:000	1:611		915	9:440
Huiles alimentaires . . .	9:239	2:932	77		557	30	349		717	13:901
Morue	3:979	189	1:008		»	»	64		27	5:267
Pommes de terre	9:841	485	44		1:301	27	1:057		2:298	15:053
Bœufs vivants	»	»	2:669	Madagascar	10:962	»	810	Zanzibar	18:517	32:981
								Divers. .	23	
Chaussures fines.	10:669	9	538		440	2:835	594		525	15:610
Viandes préparées. . . .	9:414	56	1:460		45	1:572	1:376		398	14:398
Charbon	»	7:242	»		»	119:828	18:063		»	145:133
Oignons.	1:999	117	14		148	»	198		1:105	6:581
Bières.	3:383	713	11:665		133	7:009	»		678	23:581
Ciment	1:959	6:799	18:945		2:836	4:606	240		105	35:490
Conserves alimentaires. .	28:542	1:254	2:658		4:045	30:203	3:161		5:110	75:110
Farine et blé	8:432	3:446	472		710	942	8:237		4:215	26:454
Fer et acier fondu, brut ou travaillé	3:240	1:021	6:637		2:037	41:639	12:911		7:324	74:809
Denrées coloniales. . . .	11:743	1:133	1:561		1:976	5:453	1:812		4:956	28:634
Machines agricoles. . . .	3:396	13:223	1:230		1:655	22:363	4:155		6:780	52:802
Bois brut scié	»	2:499	3:511		»	33:170	9:688	Suède, Norv.	37:335	86:203
Beurre	3:402	2:067	1:048		907	1:241	3:832		857	13:354

Articles.	Portugal.	Possessions portugaises.	Allemagne et colonies.	France et colonies.	Angleterre.	Possessions anglaises.	Divers.	Totaux.
Pétrole	75	1:151	51	»	2:279	4:683	2:415	13:654
Savon	4:815	2:016	152	234	1:247	137	145	8:743
Tabac	19:703	»	»	324	1:230	»	1:339	22:596
Tissus :								
Coton blanc en œuvre	804	161	1:221	919	4:237	2:872	879	11:093
— blanc en pièces	983	30:065	2:651	»	11:212	9:913	2:208	57:032
— teint en œuvre	2:962	25:323	10:066	»	12:148	12:895	6:994	70:388
— teint en pièces	1:835	1:072	3:922	994	4:814	2:090	1:613	16:340
Bougies	497	348	575	259	2:024	1:408	835	5:946
Vins ordinaires	126:921	472	»	»	»	»	»	122:393
— en bouteilles	11:241	18	619	2:280	1:116	15	392	15:681
— mousseux	742	281	1:830	3:309	2:604	249	402	9:417
— liquoreux en bouteilles	9:018	754	202	813	1:634	»	527	12:948
Wagons et voitures pour chemin de fer	»	415	1:505	126	417:493	42:881	49	462:469
Diverses	30:646	22:070	20:365	11:107	40:215	52:062	16:731	192:982
Marchandises non spécifiées	8:302	7:776	8:831	3:785	23:345	18:820	3:860	74:719
Marchandises exemptes de droits par concession spéciale	8:765	»	2:018	(1) 13:418	11:140	»	299	35:640
Totaux	347:751	183:549	118:487	71:357	828:541	315:959	137:524	2.003:168

(1) Machines pour la Compagnie du Sud-Est africain.

EXPORTATION

Les marchandises exportées en 1901 se sont élevées à 542:010 milreis (non compris l'exportation de la monnaie d'or ou d'argent).

Les principaux produits exportés sont les suivants par pays de destination (en milreis) :

Articles.	Colonies portugaises.	Allemagne.	Hollande.	Angleterre.	Zanzibar.	Divers.	Totaux.
Arachides . .	24:738	663	»	»	»	»	25:401
Sucre	38:933	»	»	»	»	»	38:933
Caoutchouc .	3:376	20:084	7:420	27:845	»	»	58:725
Cire.	13:542	1:488	4:482	412	»	»	19:924
Sésame . . .	4:709	»	»	»	52	»	4:761
	Portugal.						
Bois brut . .	10:000	»	»	»	»	»	10:000
Ivoire	1:801	»	»	»	2:808	107	4:716
Or en barres, poudre ou pépites . .	»	»	»	236:596	»	»	236:596

Résumé des exportations par pays de destinations :

	Milreis.
Portugal	12:123
Colonies portugaises	100:937
Allemagne	22:593
France.	981
Hollande	11:902
Angleterre	266:886
Colonies anglaises	120:792
Zanzibar	3:437
Divers	2:359
	542:010

Transit. — Le tableau ci-dessous donne les principaux articles passés en transit pour la Rhodesia par pays de provenance (en milreis) :

Articles.	Portugal et colonies.	Allemagne.	France.	Angleterre.	Possessions anglaises.
Riz	»	»	»	»	45:153
Sucre	»	2:352	»	1:343	5:838
Boissons alcooliques	»	8:003	1:074	48:286	6:002
Viandes préparées	»	3:449	»	19:747	4:796
Bières	»	2:141	»	7:301	»
Ciment	»	3:304	1:479	3:467	»
Conserves alimentaires	»	8:808	»	84:629	16:514
Farine de blé	4:628	»	»	3:368	18:315
Denrées coloniales	2:049	3:804	1:478	44:845	12:595
Bois travaillé	1:281	1:246	»	24:536	17:249
Bois en planches	»	»	»	2:590	10:292
Matériel pour mines	»	»	»	77:272	7:615
Tissus de coton	»	40:788	»	210:513	8:482
Tissus (autres)	»	9:169	»	65:494	2:088
Vins étrangers	»	1:543	1:401	22:938	2:792
Marchandises :					
Non spécifiées	10:444	46:783	1:316	448:573	126:182
Libres de droits	»	1:885	»	64:817	6:604
Matériel de chemin de fer	»	»	»	91:693	1:610

Résumé du transit par provenances :

	Milreis.
Portugal	5:056
Colonies portugaises	19:615
Allemagne	138:134
France	7:718
Hollande	4:646
Angleterre	1.238:199
Colonies anglaises	313:437
Zanzibar	2:475
Divers	47:936
	1.177:216

Douane. — Les droits de douane de Beira sont, pour la plupart, des droits spécifiques variant de 7 1/2 à 20 0/0 sur la valeur de la marchandise.

Les recettes de la douane de la Compagnie de Mozambique se sont élevées à milreis 284:361 050, en 1901, se décomposant ainsi :

	Milreis.
Importation	229:746 458
Exportation	7:214 177
Réexportation	2:205 028
Transit	45:195 387
Total	284:361 050

La récente loi modifiant les tarifs douaniers dans la province de Mozambique et dont j'ai parlé dans le district de Lourenço-Marquès est applicable pour les territoires de la Compagnie de Mozambique, situés au sud de la rivière Sabi.

Chemin de fer. — Les prix de transport de Beira à Salisbury (Rhodesia) varient selon la classe de marchandises (même classement que pour le chemin de fer de Lourenço-Marquès à Prétoria), de 9 sh. 9 d. à 16 sh. les 100 livres anglaises.

NAVIGATION.

Le mouvement de la navigation du port de Beira pour les années 1900 et 1901 est indiqué, par nationalités, dans le tableau ci-après :

1901.

Nationalités.	Vapeurs. Nombre.	Tonnage.	Charge débarquée.	Passagers.	Voiliers. Nombre.	Tonnage.	Charge débarquée.
Portugais	3	579	»	9	1	966	2
Français	31	78.082	1.375	405	2	47	13
Allemands	121	156.634	10.162	2.590	»	»	»
Anglais	101	171.486	4.403	1.081	11	752	359
Autrichiens	3	7.093	34	41	»	»	»
Divers	3	4.658	241	5	4	3.318	4.871
Totaux	262	418.532	16.215	4.131	18	5.083	5.245

Les différentes Compagnies de navigation faisant escale à Beira en service régulier sont les suivantes :

Deutsche Ost Africa Linie, service de Hambourg à Durban, aller et retour;

Deutsche Ost Africa Linie, service mensuel de Beira à Marseille;

Deutsche Ost Africa Linie, service mensuel entre Zanzibar et Durban;

Deutsche Ost Africa Linie, service côtier de Beira à Quilimane;

Aberdeen Line, service entre Quilimane et Durban;

Bullard King, service entre Zanzibar et Durban;

British India, service entre Zanzibar et Durban;

Chargeurs Réunis, service entre Le Havre et Madagascar (à l'aller seulement);

Union Castle Line, service entre Beira et Durban;

Clan Line, service entre Durban, Beira, Maurice.

Droits de port. — Tout navire entrant à Beira doit payer un droit fixe de pilotage de 45 milreis (10 liv. st.), plus 2,000 reis par pied pour les navires calant de 6 à 14 pieds; 2,500 reis par pied pour les navires calant de 14 à 20 pieds; 3,000 reis par pied pour les navires calantplus de 20 pieds.

Droits de port fixe, 22,500 milreis (5 liv. st.,)

Droits sanitaires, 8,630 reis.

Frais de débarquement. — Une compagnie spéciale « The Beira Landing C° Ltd, » s'occupe du débarquement des marchandises moyennant un prix variant de 8 shillings à 12 shillings par tonne suivant les circonstances.

Fret des Compagnies de navigation.

1° *Chargeurs Réunis*, du Havre à Beira.

Marchandises générales 55 fr. + 10 0/0 le mètre cube ou 700 kilog.

Grosses marchandises 67 fr. 50 + 10 0/0 par 1 m. c. 44 ou 1000 kilog.

Voiliers.		1901. Total.			1900. Total.			
Passagers.	Nombre.	Tonnage.	Charge débarquée.	Passagers.	Nombre.	Tonnage.	Charge débarquée.	Passagers
»	4	1.545	2	9	1	526	700	»
1	33	78.139	1.388	406	52	121.250	3.529	799
»	121	156.634	10.162	2.590	102	217.798	9.309	1 901
15	112	172.238	4.762	1.096	169	489.150	85.972	8.419
»	3	7.093	34	41	1	1.710	8	3
1	7	7.976	5.112	6	4	3.525	2.510	14
17	280	423.615	21.460	4.148	329	833.959	102.026	11.136

Colis de pont de 55 à 110 fr. + 10 0/0.

2° *Deutsche Ost Africa Linie*, de Hambourg à Beira.

1re classe, 60 marks. 2e classe, 50 marks. 3e classe, 40 marks 4e classe. 35 marcks.

3° *Lignes anglaises* :

Union Castles Line, Clan Line, 1re classe, 55 shillings ; 2e classe 42 sh. 6.

Aberdeen Line British India, même prix que la D. O. A. L.

Principales maisons de commerce de Beira.

Suter et C°, anglais.
Manica Trading Corporation, Ltd, anglais.
Wallerstein Hirst et C°, anglais.
Beira engineering et C°, anglais,
Wm. Philippi et C°, allemand.
Oswald Hoffmann, allemand.
J. D. Martini, italien.
De Oost afrikansche, C°, hollandais.
Barth Bros, suisse.
Damodar Ouandjy, indien.
Saccoor Hajee Habib, indien.
Tayob Saccoor, indien.
Prangivan Bhamandas et C°, indien.

Banques :

The Bank of africa, Ltd, anglais.
The Standard Bank of South africa, anglais.
The African Banking Corporation Ltd, anglais.

(1) Indications données sous les réserves d'usage.

MINES.

Contrée minière du Manica.

La partie de la région du Manica qui a été attribuée au Portugal par l'arbitrage du sénateur italien Vagliardi, contient des gisements aurifères qui ne paraissent être que la suite de ceux de la Rhodésia.

Bien qu'ils paraissent contenir des richesses réelles, leur exploitation est jusqu'à présent restée à l'état rudimentaire, alors que celle du territoire anglais voisin paraît prendre une plus grande extension.

Le retard apporté à cette exploitation est imputable à plusieurs causes dont la principale consisterait dans le peu de garanties qu'offre la loi minière portugaise.

A part la Rhodésia Exploration and Development C, qui achète lentement en son nom et sous le nom de tiers et qui a, paraît-il, des capitaux très importants, tous les autres propriétaires de mines du Manica ne visent qu'à spéculer sur les claims qu'ils possèdent.

Un très grand nombre de claims ont été délimités et plusieurs appartiennent à des français.

Une Compagnie portugaise, la Compagnie de Minas de Duro da Manica, constituée au capital de 630 contos de reis, à l'intention de s'occuper activement des claims dont elle se rend acquéreur.

Il y a lieu également de noter les tentatives de l'Océana C°, qui, en dehors des entreprises de toute nature qu'elle dirige, aussi bien dans la Rhodésia que sur le territoire de la Compagnie de Mozambique et à Madagascar, s'occupe de mettre en valeur les claims dans lesquels elle est intéressée.

En résumé la région du Manica est susceptible de donner de grandes esperances, mais la réalisation demandera des capitaux considérables et des entreprises serieuses et non spéculatives.

Le rendement de quelques claims paraît très faible par suite du manque de l'outillage nécessaire.

District minier de la Rhodesia.

Il est impossible, avec le peu de renseignements qu'on possède, de donner un aperçu complet de ce district.

On compte environ cent cinquante compagnies de mines d'or en Rhodesia, qui se rattachent d'ailleurs presque toutes aux compagnies du Transvaal.

Quarante-sept de ces compagnies ont leurs actions cotées sur le marché de Londres.

Une vingtaine ont fait des essais de broyage et d'exploitation régulière.

Les seules dont on parle dans la région comme donnant de bons résultats et continuant à exploiter sont :

Alice Mine (Alice Proprietary Mine Limited C°) au capital de liv. st. 110.000.0.0 à 27 milles au nord de Salisbury ;

Beatrice Mine (Béatrice Limited C°) liv. st. 200.000.0.0 près Salisbury ;

Penhalonga Mine (Anglo French Matabeleland Cy) capital liv. st. 110.000.0.0 possédant de grandes concessions agricoles et de nombreux claims à l'est d'Umtali ;

Rezende Mine (Rezend limited C°) capital liv. st. 150,000 à proximité de la précédente sur la frontière du Manica.

Il y aurait lieu de citer nombre de compagnies importantes telles que la « Rhodesia Exploration and Development Cy » qui probablement en raison de la guerre ne sont pas entrées dans la période d'exploitation active.

On a beaucoup parlé des désillusions qu'avaient éprouvées nombre de ces compagnies sur la richesse réelle de la Rhodesia; il est un fait à noter c'est que la main-d'œuvre y est de plus en plus difficile à obtenir.

A plusieurs reprises on a constaté à Beira des arrivages soit de Somalis, soit d'Arabes d'Aden destinés à la Rhodesia; ces importations de main-d'œuvre étrangère ont donné de mauvais résultats et on n'a pu les conserver : les mines Alice et Béatrice se sont vues arrêtées durant l'année 1901 faute de main-d'œuvre indigène.

L'exportation d'or de la Rhodesia est indiquée comme ayant été :

En janvier 1902 de 15,955 onces.
En février 1902 de 13,204 onces.

District de la Zambezia.

Le district appelé aujourd'hui Zambézia a été formé par la réunion du district des Bouches du Zambèze et des deux territoires militaires de Tête et de Zumbo qui comprennent tout le cours du haut fleuve depuis le traité anglo-portugais du 29 août 1891.

On n'ignore pas qu'avant cette date le Portugal revendiquait tout le cours du Zambèze, rejoignant ainsi ses possessions de la côte occidentale.

Obligé de céder à l'Angleterre le royaume du Barotsé, le Portugal a dû aussi abandonner la rive occidentale du lac Nyassa et du Chiré.

Il a également concédé à l'Angleterre une enclave sur le Rio

Chindé aux bouches du Zambèze, ne recevant en compensation qu'une enclave sur la rive gauche du lac Nyassa.

Le district de la Zambezia paraît être appelé à un grand avenir et à former une nouvelle vallée du Nil avec laquelle il a une certaine ressemblance.

Le territoire portugais offre ici une différence administrative comparé avec les autres districts de la Province : en effet, c'est le district des « Prazos ».

« Prazo » est un vieux terme qui servait autrefois à désigner les terrains de la couronne, mais qui sert aujourd'hui à dénommer une étendue de terrain plus ou moins considérable, comprenant plusieurs villages indigènes; quelques-uns sont immenses tels que ceux de Gorongoza et Luabo.

Anciennement ces « Prazos » étaient concédés par le Portugal à des rois ou chefs noirs qui prenaient des noms chrétiens, mais, en ce moment, ce sont plutôt des blancs qui ont obtenu ces concessions que le Gouvernement portugais afferme parfois aux enchères pour une durée de vingt-cinq ans.

Le fermier d'un prazo doit, en outre de la redevance annuelle qu'il s'est engagé à payer, mettre son terrain en valeur, y développer le commerce et l'industrie et y faire des routes.

En échange, il touche le « Mussoco » (taxe sur les indigènes) et profite du développement de sa concession dont il a le monopole de l'exploitation et sur laquelle on ne peut s'établir qu'avec son autorisation.

La plupart des prazos de la Zambezia (187) sont concédés à la Compagnie du Zambèze, grande compagnie commerciale ne jouissant pas cependant des droits souverains octroyés aux Compagnies de Mozambique et du Nyassa.

Les territoires soumis à l'administration directe du Portugal ne sont plus que les environs du chef-lieu Quilimane et les villes de Chindé, Tête et Zumbo.

En ne considérant que les propres ressources du pays, en dehors de celles que lui valent le cours du Zambèze, on doit mettre en premier lieu ses ressources agricoles.

Favorisé par un terrain d'alluvion dans certaines parties, l'avenir de tout le delta semble être dans la culture de la canne et la fabrication du sucre.

Parallèlement à cette culture, celles du cocotier et du caoutchouc et enfin des essais de plantations de riz semblent promettre de bons résultats.

On a aussi fait des tentatives d'exploitation de gisements aurifères dans les environs de Tête.

La plus grande des Compagnies installées dans le district est la Compagnie du Zambèze, constituée en Société anonyme avec siège social à Lisbonne et Conseil d'administration à Paris.

Cette Compagnie peut être considérée comme presque entièrement française n'étant que la transformation de la Société française du Zambèze; plus des trois quarts des actions sont entre les mains de nos compatriotes et il est à regretter que son personnel colonial soit entièrement portugais.

Mieux administrée, il est certain que cette Compagnie qui a non seulement le monopole de la culture et du commerce dans ses propriétés mais encore celui des mines et de l'exploitation des bois dans toute l'étendue des autres «prazos» qui ne lu sont pas encore concédés (lesquels doivent lui revenir lorsque les contrats actuels avec le gouvernement auront pris fin) pourrait arriver à un très grand développement.

Cette Compagnie a installé, pendant l'année 1901, une usine à décortiquer le riz, une autre usine pour le travail de la fibre de cocos, produit expédié ensuite à Hambourg en balles de 450 livres, et une fabrique de tuiles et de briques pour faire concurrence à ces articles venant de Marseille.

La Compagnie du Zambèze a également provoqué la formation d'une compagnie minière «la Compagnie des Houillères du Zambèze» qui doit rechercher et mettre en exploitation les gisements de houille qui ont été découverts.

La Compagnie du Boror, filiale de la Compagnie du Zambèze, est entièrement française; ellea obtenu l'exploitation de divers prazos et a installé une distillerie d'alcool; malheureusement il est à constater que les machines sont venues d'Allemagne ainsi du reste que pour la fabrique d'alcool de Lourenço Marquès.

Une autre compagnie française, la Compagnie des Huiles de Mozambique établie pritivement à Quilimane, vient de liquider, transportant son matériel à Durban et devenant Société anglaise.

La « Sociedade assucareira da Africa Orientale Portugueza », société française, a monté à Marromen une installation sucrière dont tout le matériel vient de France; son personnel est également français.

On prévoit pour cette Société, l'obligation d'augmenter ses installations, par suite des bons résultats obtenus jusqu'à présent et de l'augmentation croissante des plantations de cannes.

Une compagnie rivale, la «Companhia Assucareira do Mozambique» installée à Mopea, donne également des résultats très satisfaisants.

Le district de la Zambezia comprend les principales villes suivantes :

Quilimane, chef-lieu de dictrict ;

Chindé, à l'embouchure du Zambèze ;

Tête Sena sur le Haut Zambèze ;

Zumbo et Chiromo sur le Chiré.

Quilimane et Chindé sont les deux seuls ports maritimes, tan-

dis que Chilomo est le port fluvial de transit avec la « British Central Africa.»

Je donnerai plus loin les détails statistiques sur les deux premières villes et je réunirai sous la rubrique «Tête et Divers» ceux relatifs aux autres villes, dont le mouvement est très peu important, les marchandises en transit étant généralement débarquées sur la rive anglaise du Chire (Port Hérold),

Quilimane est situé sur un bras du Zambèze appelé «Rivière des Bons Signaux», laquelle est en communication avec le fleuve aux grandes eaux seulement.

C'est le port le plus important de la côte ; malheureusement son entrée en est assez difficile, défendue par une barre dangereuse ne laissant que 6 mètres d'eau à marée haute.

Bâtie sur un sol sablonneux, la ville de Quilimane a eu des jours de splendeur au moment du commerce des esclaves dont elle était le principal centre de marché, mais sa décadence s'accentue de jour en jour au bénéfice de Chindé.

Si le projet de rétablisssement de communications avec le Zambèze n'est pas promptement mis à exécution, le port de Quilimane cessera absolument d'être fréquenté par la navigation bien que la rivière large de 3 kilomètres devant la ville puisse recevoir des bâtiments de 4,000 tonnes.

Le projet d'un chemin de fer entre Quilimane, le Ruo et Blantyre (B. C. A.) dont on parle depuis longtemps ne semble pas devoir être mis promptement à exécution, les Anglais préférant se servir de la voie fluviale et de leur concession de Chindé, plutôt que de se servir de la voie de terre à travers un territoire étranger.

Il faut remarquer qu'en effet les marchandises à destination de la B. C. A. sont débarquées dans la concession anglaise de Chindé et de là transportées à Port-Herold sans avoir à acquitter aucun droit, la navigation du Zambèze étant neutre.

Quilimane est relié par un chemin de fer de 28 kilomètres à Makinal, sur la rivière Macusso.

Ce chemin de fer, construit par la Compagnie du Zambèze, ne traverse que des terrains appartenant à cette Compagnie et ne sert qu'à son usage.

Aucun recensement n'ayant été fait à Quilimane, on ne peut donner que des renseignements approximatifs sur sa population qui compte environ 400 individus, la généralité Portugais et Indiens anglais et portugais, plus quelques Anglais, Allemands et Français.

Chindé. — La ville de Chindé, située à l'une des embouchure du Zambèze, voit son importance s'accroître de jour en jour, bien que son accès par mer soit très difficile, une barre très dangereuse se déplaçant continuellement ne permettant l'entrée qu'à des bâtiments d'un très faible tirant d'eau.

Le courant du fleuve ronge continuellement la berge et on peut craindre que la ville ne finisse par être emportée malgré les murs de défense auxquels on travaille continuellement.

On peut considérer Chindé comme le véritable port de la B. C. A., la totalité des marchandises à cette destination passant par le Zambèze, y étant embarquées et débarquées ; ces marchandises importées ou exportées sont débarquées à la concession anglaise et ne touchent pas le territoire portugais.

Une des autres causes de la prospérité de Chindé consiste en ce que les « Banians », trafiquant dans l'intérieur de toute la province en ont fait leur principal centre d'opérations.

Beaucoup de leurs approvisionnements leur sont envoyés de Bombay par des voiliers de 50 tonneaux qui leur apportent de pleins chargements à raison de 1 liv. st. de frêt par tonne.

Il est à noter que le port de Chindé semble également être appelé à devenir le port de la partie orientale du Congo belge; en effet, en 1901, un assez grand nombre d'officiers de l'Etat indépendant ont débarqué dans ce port pour regagner leurs postes.

La ville de Chindé est divisée en deux parties : la partie portugaise et l'enclave anglaise qui n'en est séparée que par une barrière ; c'est dans cette enclave que sont installés le Consulat d'Angleterre et les négociants de cette nationalité.

D'après le dernier recensement, la population de Chindé était d'environ 1,600 habitants se décomposant ainsi :

Anglais, 98.

Allemands, 15.

Portugais, 195.

Indiens portugais et anglais, 72.

Chinois, 12.

Zanzibarites, 25.

Africains, 750.

Tête. — Tête, ville très ancienne située sur la rive doite du Zambèze, résidence d'un commandement militaire, a surtout de l'importance comme lieu d'échange avec les caravanes venant de l'intérieur.

A part les officiers portugais, la population blanche ne se compose que d'une vingtaine d'individus principalement anglais et français, ces derniers établis dans les environs de la ville.

Tête est également la résidence d'un vice-consulat anglais, dont la principale mission serait de procurer des travailleurs noirs pour le B. C. A.

Les environs de la ville contiendraient, paraît-il, des gisements de houille, dont les couches auraient plusieurs mètres d'épaisseur.

Si ces gisements étaient mis en exploitation sérieuse, ainsi que les gisements aurifères, Tête serait appelé à prendre une très grande importance, surtout si le projet de chemin de fer le mettant en communication avec Beira était mis à exécution.

Sena et Zumbo sont des anciens postes militaires portugais autour desquels est venue se grouper une population d'indigènes et de métis.

Il n'y demeure plus actuellement que les fonctionnaires et quelques négociants portugais.

Ces villes servent de lieu d'échange pour l'ivoire et les produits importés par les caravanes de l'intérieur.

Sena, bien que port sur le Zambèze, appartient à la compagnie de Mozambique.

Chilomo. — La ville portugaise de Chilomo située sur la rive gauche du Chiré en face le Chilomo anglais ne doit sa création récente qu'au transit des produits du district ou réexportés à destination de la B. C. A. dont il est la route la plus courte.

Un projet de chemin de fer doit le mettre en communication avec Blantyre (B. C. A.)

MOUVEMENT COMMERCIAL.

Le mouvement commercial pour tout le district de la Zambezia a été de 1,320:191 milreis en 1901, contre 1,706:509 milreis en 1900, se décomposant ainsi pour 1901 :

	Quilimane.	Chindé.	Tête et divers.	Totaux.
	—	—	—	—
		(En milreis).		
Importation.	357:300	254:119	42:687	654:106
Exportation.	125:538	145:134	4:512	275:184
Réexportation. . . .	32:059	348:653	10:189	390:901
Totaux. . .	514:897	747:906	57:388	1.320:191

Et par pays de provenance :

	Quilimane.			Chindé.			Tête et divers.			
	Importation.	Exportation.	Réexportation.	Importation.	Exportation.	Réexportation.	Importation.	Exportation.	Réexportation	Totaux.
	(En milreis).									
Portugal et possessions	76:765	4:964	5:608	81:090	115:073	333:052	16:374	1:341	10:189	644:456
Angleterre	22:286	9:982	»	35:723	»	5:834	11:514	»	»	85:339
— possessions.	148:579	15:162	17:347	97:324	13:911	»	8:019	1:250	»	291:592
Allemagne	65:812	16:355	»	22:570	3:394	5:700	2:799	»	»	116:630
France.	25:180	71:887	9:104	5:012	1:084	4:067	220	1:750	»	113:304
Italie.	4:168	»	»	650	»	»	120	»	»	4:938
Belgique	3:475	1:500	»	136	»	»	»	»	»	5:111
Divers	11:035	5:688	»	11:614	11:672	»	3:641	171	»	53:821
	357:300	125:538	32:059	254:119	145:134	348:653	42:687	4:512	10:189	1.320:191
		514:897			747:906			57:388		
					1.320:191					

IMPORTATION.

Principaux produits importés en 1901 et principales provenances (pour tout le district et en milreis).

Produits.	Portugal et possessions.	Angleterre.	Possessions anglaises.	Allemagne.	France.	Divers.		Totaux.
				(En milreis).				
Huiles alimentaires	3:696	6	112	»	65		25	3:904
Sucre	908	317	7:417	292	176		174	9:284
Bières et cidres	194	1:001	1:008	4:827	192		482	7:704
Vins en bouteilles	5:046	322	375	212	821	Italie	658	7:768
						Divers	334	
Vins mousseux	1:094	141	»	271	1:984		67	3:657
— portugais	39:615	»	»	»	»		»	39:615
Cognacs, genièvre	3:999	563	854	1:067	480	Hollande	3:191	10:240
						Divers	86	
Chaux et ciment	876	57	1:515	3:965	1:615	Belgique	3:611	11:942
						Divers	303	
Chaussures	1:990	67	830	184	42		25	3:138
Embarcations (de moins de 200 tonnes)	2:000	12:000	457	2:300	»		»	16:757
Riz et morue	13:163	101	85:585	2:371	»	Zanzibar	1:352	102:572
Pommes de terre, oignons et farine	10:656	180	4:788	584	289		»	16:497
Beurre, fromage et conserves de viande	23:407	7:601	9:623	2:612	1:605	Italie	702	46:214
						Divers	664	

Produits.	Portugal et possessions.	Angleterre.	Possessions anglaises.	Allemagne.	France.	Divers.		Totaux.
				(En milreis).				
Médicaments	1:205	975	107	64	37		»	2:388
Fer et acier	4:636	3:344	8:468	11:775	204		6:705	35:132
Papiers et enveloppes	1:196	130	880	445	170	Italie	184	3:005
Pétrole	821	39	3:147	»	»		»	4:007
Tuiles et briques	69	10:000	312	»	»	Belgique	1:010	11:391
Tabac	8:306	»	64	364	50	Italie	168	9:273
						Divers	321	
Tissus, coton blanc ou teint	13:397	15:895	38:883	36:961	5:484		5:753	116:373
Toiles à sacs et sacs	766	21	8:237	220	»		401	9:645
Bougies	605	64	325	247	193	Italie	628	2:258
						Divers	196	
Verre travaillé	235	95	1:158	3:401	67		»	4:956
Marchandises pour compte de l'Etat	2:811	1:314	»	186	4:425		101	8:837
Divers	4:068	6:210	9:807	4:553	6:091		5:221	35:950
Marchandises exemptées de droits, charbon, imprimés, machines et instruments pour l'agriculture, instruments de précision, wagons, wagonnets, voitures, etc.	29:470	9:080	69:970	14:280	6:422		2:577	131:599
	174:229	69:523	253:922	91:181	30:412		34:839	654:106

Les principaux articles d'importation consistent en tissus de coton bon marché, venant principalement des Indes Anglaises et les autres tissus d'Angleterre et d'Allemagne, de riz venant également des Indes : morue, conserves diverses et vins venant de Portugal.

Nous ne figurons que pour une petite quantité de vins mousseux, beurre, fromages, conserves de viande, chaux et ciment.

Je ne puis, ici, que faire la même observation que pour les autres ports de la province et recommander à nos exportateurs de chercher à se créer des débouchés par l'envoi de représentants à même de se rendre compte des besoins du pays.

Ce qu'il faut aussi c'est du bon marché sous le même aspect que le cher, l'indigène n'appréciant point la qualité ni la marque mais la quantité.

Les Allemands ont sur ce point réalisé de grands progrès, ils envoient ici de tout et à fort bon marché, la France ne pouvant leur faire concurrence, nos fabricants, s'attachant à ne pas vouloir produire à bas prix et voulant imposer leurs marques qui sont fort connues en Europe mais nullement par les indigènes.

EXPORTATION.

Le tableau ci-dessous indique les principaux articles d'exportation et leurs destinations.

(Pour tout le district et en *milreis*.)

Produits.	Portugal et possessions.	France.	Angleterre et possessions.	Allemagne.	Divers.	Totaux.
		Milreis.				
Arachides	1.050	23.506	1.331	»	2.196	28.083
Sucre	114.399	»	7.710	»	3.110	125.219
Caoutchouc	»	5.018	597	10.299	1.012	16.926
Cire	»	4.918	4.604	3.350	315	13.187
Coprah	2.234	31.390	3.173	3.410	2.178	42.385
Dents d'hippopotames	»	»	438	1.415	»	1.853
Zésame	369	4.529	2.176	»	»	7.074
Ivoire	36	»	2.761	451	Belgique 1.500	7.468
Huiles d'arachides	1.275	»	»	»	Zanzibar »	1.275
Savon	»	»	15.000	»	2.720 Zanzibar 1.800	16.800

Produits.	Portugal et possessions.	France.	Angleterre et possessions.	Allemagne.	Divers.	Totaux.
		Milreis.				
Sel	774	»	1.000	»	3.400	
		coton brut. 1.766 mélasse.				
Divers.	1.241	1.651	1.515	824	800	9.740
		Divers. 1.943				
Totaux . . .	121.378	74.721	40.305	19.749	19.031	275.184

L'exportation proprement dite consiste principalement en coprah, ivoire, cire, arachides et caoutchouc dont nous prenons la majeure partie, surtout en ce qui concerne les graines oléagnieuses.

Il est à regretter que nos importateurs de France ne cherchent pas à faire venir ces articles, dont les prix paraissent devoir être rémunérateurs, par une voie directe.

L'ivoire d'éléphant se paye de 4,500 à 4,800 reis le kilog. suivant grosseur et celui d'hippopotame de 500 à 600 reis le kilog. Ces articles paraissent très recherchés.

RÉEXPORTATION.

La réexportation consiste principalement en coton, riz et sucre réexportés dans les colonies anglaises voisines et surtout dans la Compagnie de Mozambique.

Douane. — Le tarif douanier vient d'être dernièrement modifié pour le district de la Zambezia : en ce qui concerne les boissons alcooliques, les droits actuels sont :

Vins nationaux jusqu'à 15°, par litre 1 réal.
— de 15° à 17°, — 4 reis.
— de plus de 17°, par litre 200 reis.

Vins spéciaux généreux ou liquoreux des types porto, madère, muscat de production nationale et en bouteille jusqu'à 23°, par litre 4 reis.

Vins étrangers, vins mousseux, bières, cidres et autres boissons fermentées non spécifiées au tarif paieront les mêmes droits que ceux indiqués dans le district de Lourenço Marquès pour la partie de la province de Mozambique située au sud de la rivière Sabi.

NAVIGATION.

Le mouvement de la navigation dans les ports de Chindé et de Quilimane pour les années 1900 et 1901 est indiqué par le tableau suivant :

1900.

	Quilimane.						Chindé.				
	Vapeurs.		Voiliers.		Totaux.		Vapeurs.		Voiliers.		Tot
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.
Portugais. . .	17	7.299	11	4.661	28	11.960	12	4.705	15	6.850	27
Anglais. . . .	26	20.268	18	1.847	44	22.115	27	21.008	37	3.160	64
Français . . .	19	10.870	»	»	19	10.870	»	»	»	»	»
Allemands . .	54	46.133	»	»	54	46.133	59	30.600	»	»	59
Norvégiens . .	»	»	1	738	1	738	»	»	1	568	1
Danois	3	7.800	»	»	3	7.800	»	»	»	»	»
Arabes	»	»	44	3.343	44	3.343	»	»	»	»	»
Totaux. . .	119	92.370	74	10.589	193	102.959	98	56.313	53	10.578	151

Le service annexe des Messageries Maritimes ayant cessé depuis le commencement de l'année 1901, le port de Quilimane n'est plus visité régulièrement que par des vapeurs de la Deutsche Est Africa Linie, de l'Aberdeen Line et la British India.

Navigation sur le Zambèze.

En dehors du mouvement maritime du port de Chindé, la navigation sur le Zambèze est très active.

1901.

	Quilimane.						Chindé.			
irs.	Voiliers.		Totaux.		Vapeurs.		Voiliers.		Totaux.	
Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
»	15	847	15	847	3	1.500	12	768	15	2.268
.173	3	174	22	23.347	23	16.834	»	»	23	16.834
.104	»	»	6	4.104	»	»	»	»	»	»
.977	»	»	37	44.977	103	194.000	»	»	103	194.000
»	1	1.150	1	1.150	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	79	6.646	79	6.646	»	»	58	3.600	58	3.600
.254	98	8.817	160	81.071	129	212.334	70	4.368	199	216.702

Les bâtiments faisant le service sur le Zambèze et le Chiré sont de petits vapeurs avec roues à l'arrière et d'un tirant d'eau insignifiant.

L'installation pour passagers est faite sur le pont et les marchandises sont remorquées dans les chalands.

Ci-après le tableau des compagnies faisant cette navigation spéciale et du matériel dont elles disposent.

Compagnies.	Nombre. Canonnières.	Vapeurs.	Canots à vapeur.	Lanches.	Total.	Tonnage. Vapeurs et canots (sans les canonnières.)	Lanches.	Total.
Anglaises	2	»	»	»	2	»	»	»
Portugaises	4	»	»	»	4	»	»	»
African Lakes Corporation Limited	»	9	2	40	51	480	1.415	1.895
Sharrer's Zambesi Traffic C° Limited	»	4	2	25	31	220	951	1.171
African International Flotilla and Transport C° Limited	»	5	»	23	28	165	680	845
Deuss Teixeria et C°	»	»	»	5	5	»	160	160
British Central African Transit C° Limited	»	1	»	5	6	30	70	100
Companhia da Zambezia	»	2	»	16	18	90	380	470
Walker and Sinderam	»	»	2	5	7	32	50	82
T. Thomas	»	»	»	1	1	»	30	30
Sociedada assucareira da Africa Orientale Portugueza	»	1	1	5	7	10	125	135
Totaux	»	22	7	125	154	1.027	3.861	4.888

Les frêts demandés pour ce service sont indiqués dans le tableau suivant :

Montant.		Descendant.	
Localités.	Prix par tonne.	Localités.	Prix par tonne.
	Liv. st.		Liv. st.
De Chindé à Marromen. .	1.5.0	De Sena . . . . à Chindé.	2.0.0
— Vicente . . .	1.10.0	De Chiromo . . —	2.5.0
— Chipanga . .	2.0.0	De Tête. . . . . —	3.10.0
— Lacerdonia .	2.0.0	De Villa-Bocage. —	2.0.0
— Missongue. .	2.0.0	De Missongue. . —	1.10.0
— Villa Bocage.	2.10.0	De Lacerdonia . —	1.5.0
— Tête	6.10.0	De Chipanga . . —	1.5.0
— Chiroms. . .	3.10.0	De Vicente . . . —	0.15.0
— Sena	3.10.0	De Marromen. . —	0.15 0

Principales maisons de commerce de Quilimane (1).

Wilhem Philippi et C°, allemande;
Fried. Scheel, allemande;
Deuss Teixeira et C°, allemande;
Oswald Hoffmann, allemande;
G. Amoretti, française;
Dost Afrikaansche Cy, hollandaise;
Companhia da Zambezia, portugaise;
Compagnie du Boror, franco-portugaise;
Correo, Carvalho et C°, portugaise;
Damodar Anandji, indienne;
H. Saccoor Cassam, indienne;
H. Juma, indienne;
Esaak Adam, indienne;
Selemane Abdullah, indienne;
H. Taib H. Suleman, indienne.

Banque. — Agence do Banco Nacional Ultramarino de Lisbonne.

La plupart des maisons de commerce de Quilimane ont des comptoirs à Chindé.

---

(1) Indications données sous les réserves d'usage.

District de Mozambique.

Le district de Mozambique, situé entre celui de la Zambezia et les territoires relevant de la Compagnie du Nyassa, est encore actuellement en grande partie inexploré dans son intérieur.

La côte est seule habitée ou visitée par le commerce européen; elle offre plusieurs ports dont le principal est celui de Mozambique où se trouve la ville du même nom.

On doit citer également les ports de Parapate (Antonio Ennes) et celui d'Angoche.

L'intérieur du pays est très boisé et habité par une nombreuse population indigène; seuls les Arabes et les Banians (les premiers en grand nombre) peuvent y pénétrer et y commercer.

Il n'existe aucune route ni aucun moyen de communication et on en est réduit aux conjectures sur les ressources que peut présenter l'exploitation de ce district.

Il est toutefois certain que si un chemin de fer était construit jusqu'au Nyassa, le développement de ces contrées prendrait plus d'importance, le caractère belliqueux des indigènes rendant très difficile toute tentative d'exploitation régulière.

Le gouvernement portugais vient de se décider à entreprendre l'occupation définitive du pays dans le but de mettre fin au commerce d'esclaves qui se faisait encore sur une grande échelle au moyen de voiliers arabes visitant les nombreux refuges de la côte.

Parmi les produits naturels de ce district, on peut citer en premier lieu le caoutchouc et les arachides qui poussent sans aucune culture, que les indigènes se contentent de récolter d'une façon primitive.

Les forêts nombreuses contiennent énormement de bois de charpente et d'ébénisterie.

Le commerce, en général, a diminué pendant les deux dernières années par suite de l'interdiction de la vente de la poudre et des fusils que les indigènes venaient échanger contre les produits naturels.

Aucune industrie ni entreprise agricole ou autre n'existent dans le district.

La ville de Mozambique est la plus ancienne, après Sofala, des villes fondées par les Portugais; c'est le capitaine major de Sofala qui posa la première pierre de la forteresse de Saint-Sébastien en 1549.

Depuis 1607, cette place était devenue la capitale des possessions portugaises de la côte orientale d'Afrique; elle a joui de cette situation jusqu'en 1898 où le Gouvernorat Général fut

transporté de fait à Lourenço-Marquès avec les principaux services excepté la Cour d'appel qui y tient toujours son siège.

La rade de Mozambique est excessivement vaste et offre de très bons mouillages où les plus forts bâtiments peuvent y entrer en tous temps.

La ville est bâtie sur un îlot de corail et offre cette particularité que toutes les maisons sont construites en pierre dans le genre des maisons arabes: la citadelle a été édifiée en partie avec des pierres venues de Lisbonne.

On y remarque comme édifices dignes d'intérêt, en dehors de la citadelle et des casernes pouvant recevoir plus de 2,000 soldats, une citerne pouvant contenir un approvisionnement d'eau pour la garnison pour une durée de trois ans;

Le palais de Sao Paulo;

Un hôpital desservi par les sœurs de Saint-Joseph de Cluny, construit à grands frais, pouvant contenir 300 lits;

Et un arsenal pour la réparation des navires.

La ville a énormément perdu de son importance depuis le départ du *Gouvernorat Géneral*, sa population se composait en 1901, de 658 habitants se décomposant ainsi :

Portugais	253
Indiens portugais et anglais	370
Français	15
Allemands	8
Anglais	5
Hollandai	3
Espagnols	1
Italiens	3

Pour des raisons assez difficiles à définir, l'état sanitaire de la ville est généralement mauvais.

Mozambique est une station de l'Eastern Telegraph Company; un câble appartenant au gouvernement français met également cette ville en communication avec Madagascar par Majunga.

MOUVEMENT COMMERCIAL.

Le mouvement commercial général du district a sensiblement diminué en 1901 : 795 contos contre 1,015 contos en 1900, ainsi que l'indique le tableau suivant :

	1900.	1901.
Importation	632 : 469 milreis.	498 : 153 milreis.
Exportation	337 : 600 —	262 : 194 —
Réexportation	45 : 230 —	34 : 863 —
Total	1 : 015 : 299 milreis.	795 : 310 milreis.

IMPORTATION.

Le tableau suivant indique les principaux articles d'importation par pays de provenance pour l'année 1901 (en milreis) :

Produits.	Allemagne et possessions.	France et colonies.	Angleterre.	Possessions anglaises. (Milreis).	Portugal et colonies.		Divers.	Totaux.
Sucre	858	40	15	14:078	1:010		21	16:022
Huiles comestibles	»	»	»	447	3:284		141	3:872
Bières et cidres	2:430	»	46	»	634		»	3:110
Vins en bouteilles	34	632	16	4	3:317		10	4:013
— mousseux	15	»	27	50	256		60	408
— portugais	»	»	»	»	18:487		»	18:487
Cognacs	140	»	24	»	1:179		56	1:399
Quincaillerie	192	240	»	122	241		65	860
Chaux, ciment	1:459	»	»	79	»	Belgique	421	1:959
Métaux divers	4:650	982	»	3:620	3:860		»	13:112
Chaussures ordinaires	»	»	»	206	440		»	646
— fines	37	3	6	418	1:380		56	1:900
Thé	22	»	71	1:739	209		»	2:041
Riz et morue	148	»	»	29:986	2:875		106	33:115
Pommes de terre et farine	»	»	»	11:155	5:949		166	17:270
Conserves	952	479	1:053	11:469	20:014	Hollande	438	34:752
						Divers	347	
Pétrole	»	»	»	11:237	»		89	11:326

Produits.	Allemagne et possessions.	France et colonies.	Angleterre.	Possessions anglaises.	Portugal et colonies.		Divers.	Totaux.
				(Milreis)				
Bougies	»	845	»	20	269		»	1:134
Allumettes	125	»	»	1:320	»		»	1:445
Savon	»	590	»	»	704			1:294
Tabac national	»	»	»	»	15:240		»	15:240
Tabac étranger	150	37	13	49	»		173	422
Tissus, coton, écru	1:940	»	2:298	39:945	11:632		2:529	58:344
— imprimé	7:923	446	5:640	125:053	8:212	Hollande	1:329	148:786
						Divers	183	
Toiles et sacs	»	»	»	16:937	1:251		944	19:132
Verroterie et perles pour indigènes	»	»	»	»	»	Italie	2:623	3:431
						Divers	808	
Porcelaine	1:181	12	»	390	182		40	1:805
Charbon	»	»	25:629	»	»		»	25:629
Divers	6:515	897	3:077	5:730	4:431		2:541	23:191
Marchandises non spécifiées	1:464	1:440	550	2:687	5:802		412	12:355
— pour le gouvernement	552	90	52	88	20:871		»	21:653
Totaux	30:787	6:733	38:517	276:829	131:729		13:558	498:153

Les principaux articles d'importation sont les tissus de coton imprimé à l'usage des indigènes, venant des Indes, de Portugal et d'Allemagne ; les grands mouchoirs avec bords colorés sont très recherchés par les femmes indigènes.

Il me semble que nos fabricants pourraient chercher à introduire cet article ainsi que les convertures et le fil de cuivre avec lequel les cafres fabriquent des ornements à leur usage.

Mozambique est, avec Lourenço-Marquès, le seul port où l'on puisse trouver des approvisionnements de charbon.

EXPORTATION.

Les produits d'exportation en 1901, ont consisté (en milreis):

Arachides	198.998	milreis.
Racines de Colombo	4.121	—
Cauris	4.256	—
Céréales cafres	7.930	—
Ébène	1.254	—
Sésame	3.877	—
Gomme copal	605	—
Sel	16.063	—
Bois de Sandal	19.496	—

se répartissant comme suit par pays de destination :

Allemagne	4.137	milreis.
France	173.472	—
Angleterre	45	—
— possessions	27.359	—
Portugal	8.973	—
— possessions	5.711	—
Hollande	34.344	—
Zanzibar	8.263	—
Divers	170	—

Les principaux articles d'exportation sont les arachides, dont nous sommes presque les seuls acheteurs, les bois d'ébénisterie et le sel, ce dernier article dirigé sur les autres ports de la province.

Il est à prévoir que lorsque l'exploitation du pays pourra se faire régulièrement, Mozambique pourra exporter de très grandes quantités de produits agricoles et de bois.

Prix moyen des principaux articles d'exportation :

Graines d'arachides	Le kilog.	58	reis.
— sésame	—	55	—
— ricin	—	30	—
Cocos	—	20	—
Caurils (coquillages)	—	12	—
Racine de colombo	—	40	—
Cire vierge	—	600	—
Bois d'ébène	La tonne.	16.000	—
Écailles de tortue	Le kilog.	8.000	—

Droits de douane. — Les droits de douane sont les mêmes que pour les autres ports de la province, sauf pour les vins portugais qui payent un tarif encore plus réduit.

NAVIGATION.

Le port de Mozambique est desservi par les lignes régulières suivantes et dans les deux sens :

Deutsche Ost Afrika Linie.
British India.
Aberdeen Linie.
Lloyd autrichien.

Il est en plus visité par une quantité de petits voiliers venant de la côte de Zanzibar et des Comores.

Les bâtiments des Messageries Maritimes ont complètement cessé de visiter ce port depuis juillet 1901 et la Compagnie des Chargeurs réunis n'a pas jugé à propos de les comprendre dans son itinéraire.

Il est entré en 1901, dans le port de Mozambique, 92 vapeurs jaugeant 229,657 tonneaux et 172 voiliers jaugeant 14,608 to-u neaux contre 144 vapeurs jaugeant 254,673 tonneaux et 134 voiliers jaugeant 11,566 tonneaux en 1900.

Ces bâtiments se décomposent ainsi, par nationalité, pour 1901 :

Portugais. . . .	66 voiliers	jaugeant	3.758	tonneaux.
Français	10 vapeurs	—	11.992	—
—	1 voilier	—	30	—
Allemands . . .	63 vapeurs	—	179.707	—
— . . .	1 voilier	—	885	—
Anglais.	17 vapeurs	—	32.334	—
—	35 voiliers	—	5.047	—
Autrichiens. . .	2 vapeurs	—	5.624	—
Arabes	69 voiliers	—	4.888	—

Droits de port. — Les navires entrant dans le port de Mozambique ont à acquitter les droits suivants :

Droit d'entrée, 4,000 reis par navire.
Droit de sortie, 4,000 reis par navire.
Pilotage entrée, 25,000 reis par navire.
Pilotage sortie, 25,000 reis par navire.
Douane, 10,000 reis par tonneau.

Les navires au-dessous de 650 tonneaux ne payent que 40 reis par tonneau de jauge pour le pilotage.

Frets moyens pour l'Europe par tonne de 1,000 kilog. :

	Pour Naples, Marseille, Lisbonne, Rotterdam et Hambourg.	Pour Londres.
Copal.	60 shillings.	65 shillings.
Coprah	60 —	65 —
Cocos.	45 —	50 —
Caoutchouc . .	75 —	80 —
Arachides. . .	45 —	50 —
Cire.	75 —	80 —

Principales maisons de commerce (1) :

Mante frères et Borelli de Regis aîné, français.
Wm. Philippi et C°, allemand.
Oswald Hoffmann, allemand.
De Ost afrikansche Cª, hollandaise.
Goverdandas Ketey, indien.
Damador Arendjy, indien.
Issa Abdul Karim, arabe.
Hamad Abbas Omar, arabe.

Banque :

Agence do Banco Nacional Ultramarino, de Lisbonne.

Compagnie du Nyassa.

Le territoire anciennement appelé district do Cabo Delgado est actuellement sous l'administration d'une compagnie portugaise dite Companhia do Nyassa.

Cette Compagnie, dont les statuts sont calqués sur ceux de la Compagnie de Mozambique, jouit des mêmes droits souverains que cette dernière mais se trouve dans une situation économique bien inférieure ; fondée en 1891, elle n'a pris possession de son privilège qu'en 1898.

Le chef-lieu précédemment Ibo a été transporté à Porto Amelia ou Pomba Bay.

Le pays n'a pas été encore suffisamment exploité, bien que le sol paraisse très fertile, mais n'étant pas cultivé régulièrement la famine règne souvent parmi les indigènes.

---

(1) Indications données sous les réserves d'usage.

Cependant il existait anciennement des plantations très florissantes qui ont été abandonnées lors de la suppression de l'esclavage.

La contrée n'a pas été suffisamment étudiée pour pouvoir se prononcer sur la valeur minière. On rencontre, dit-on, dans les environs de Ibo quelques gisements d'or et on signale dans l'intérieur des mines de charbon.

On a étudié le projet d'un chemin de fer allant de Pomba au lac Nyassa mais aucun travail sérieux n'a été fait jusqu'à présent ; ce serait cependant le meilleur moyen pour attirer le commerce des lacs.

Une route carrossable allant au lac Nyassa avait été entreprise sur une longueur de 130 à 135 kilomètres, mais n'étant pas entretenue, elle a aujourd'hui complètement disparu.

Il est cependant hors de doute qu'on pourrait arriver à de sérieux revenus en favorisant la culture des graines oléagineuses, du riz, du maïs etc., la vanille et le caoutchouc y poussent à l'état sauvage.

La population indigène de ce district ne peut pas être évaluée exactement ; deux villes Ibo et Port Amelia renferment seules quelques Européens :

A Port-Amelia : 16 Portugais, 3 Italiens, 4 Grecs, 3 Anglais.

A Ibo : 4 Allemands, 3 Anglais, 12 Portugais, 1 Français, 1 Italien, 1 Espagnol, 1 Américain, environ 300 métis portugais et une centaine de Banians ou Indiens.

Aucune entreprise industrielle ni aucun travail ne sont actuellement en cours, sauf une ligne de téléphone reliant Pomba à Ibo.

La baie de Pomba offre une rade admirable où on trouve des fonds de 35 mètres à 100 mètres du rivage.

A part un écueil situé au milieu de la baie, l'entrée n'offre aucune difficulté et le port peut donner accès aux navires du plus fort tonnage.

COMMERCE

Malgré le peu de renseignements que l'on possède, un mouvement commercial assez actif se produit dans ces territoires par suite de l'échange avec les indigènes des produits naturels du pays.

Le tableau comparatif ci-après indique ce mouvement commercial total pour les années 1900 et 1901 (en milreis).

	1900.	1901.
	(En milreis.)	
Importation	469.396	429.766
Exportation	320.059	220.878
Réexportation	1.459	3.722
Total	790.914	654.366

Les causes de la diminution assez sensible de ce mouvement pour 1901, surtout en ce qui concerne l'exportation, sont assez difficiles à expliquer.

Il faut y voir, je pense, le peu de ressources pécuniaires dont dispose la Compagnie du Nyassa pour mettre en valeur ses immenses territoires et si le projet de concours financiers actuellement en discussion aboutissait, ce point pourrait devenir par la suite d'une grande importance surtout si le chemin de fer reliant la côte aux lacs et qui drainerait ainsi tout le commerced e cette partie de l'Afrique était mis à exécution.

IMPORTATION.

Principaux articles importés en 1901 par pays de provenance (en milreis.)

Articles.	Portugal et possessions.	Allemagne et possessions.	France et possessions.	Angleterre.	Possessions anglaises.	Divers.		Totaux.
			(En milréis.)					
Sucre	»	1.305	»	»	1.769	Zanzibar	3.848	6.922
Huiles alimentaires	1.071	»	55	»	543	—	387	2.050
Bières, cidres	155	2.566	»	»	»	Divers	89	2.810
Vins en barils	1.188	»	»	»	»	—	114	1.302
— bouteilles	2.085	56	117	22	102	Zanzibar	384	2.849
						Italie	83	
— —								
— Portugais	4.124	»	»	»	»	—	»	4.124
Cognacs, genièvres	942	336	28	»	»	Zanzibar	305	1.611
Chaux et ciment	170	246	»	»	555	—	201	1.172
Chaussures fines	743	»	»	18	231	—	43	1.035
Thé	59	»	»	»	723	—	278	1.060
Verroterie et perles pour indigènes	»	116	»	»	1.247	Italie	13.766	16.748
						Zanzibar	1.619	
— — —								
Riz et morue	437	»	»	990	11.540	—	11.300	24.267
Pommes de terres et oignons	706	»	»	»	1.699	—	2.639	5.044
Beurre, fromage, graisse et conserves	8.236	1.229	»	539	6.739	—	4.575	21.343
						Divers	25	
— —								
Cuivre, plomb, fer, acier	2.831	4.757	»	482	5.089	Zanzibar	1.216	14.752
						Divers	377	
— —								
Pétrole	»	»	»	»	1.534	Zanzibar	1.956	3.490
Vaisselle	147	394	»	94	745	—	483	1.863
Savon	»	509	1.172	»	50	—	1.464	3.195

Articles.	Portugal et possessions.	Allemagne et possessions.	France et possessions.	Angleterre.	Possessions anglaises.	Divers.		Totaux.
			(En milreis.)					
Sel	664	»	»	»	280	—	265	1.209
Tabac	»	487	»	»	1.054	Belgique	266	4.846
— —						Hollande	1.756	
— —						Zanzibar	1.283	
Tissus de soie	»	»	»	»	255	—	1.271	1.526
— coton blanc	94	5.554	404	140	109.716	—	22.231	138.139
— — teint	224	23.990	»	3.707	48.253	Zanzibar	20.827	98.168
— — — —						Hollande	1.167	
Sacs en toile à sacs	63	»	»	»	7.325	Zanzibar	400	7.788
		Bougie 290				—	5.025	
Diverses	4.447	2.970	259	8	6.998	Divers	408	20.405
Marchandises exemptes de droits	640	1.410	»	»	420	Zanzibar	210	2.680
Embarcations	»	»	»	18.000	»	»	»	18.000
Marchandises pour compte du Gouvernement	6.082	»	»	14.740	»	Italie	240	21.362
— — —						Zanzibar	151	
Totaux	35.108	45.925	2.474	38.740	206.867	Zanzibar	82.318	429.766
— —						Italie	15.112	
— —						Divers	3.222	

Par le tableau qui précède, on voit que notre importation est nulle dans les terres du Nyassa et que le principal fournisseur de ces territoires est Zanzibar, par suite de son peu d'éloignement et de la facilité des communications avec les boutres arabes qui sillonnent cette côte.

EXPORTATION

Principaux produits exportés en 1901 et destinations (en milreis).

Articles	Portugal et possessions	Allemagne et possessions	France	Angleterre	Possessions anglaises	Zanzibar	Totaux Quantité	Totaux Milreis
				Milreis				
Arachides	»	7.447	3.591	6.860	3.277	1.018	383.593 kil.	22.193
Caoutchouc	»	3.227	»	48.766	»	4.685	46.785 —	56.678
Colombo (racines)	»	734	»	1.634	56	28	61.600 —	2.452
Cire	37	12.166	2.106	27.644	»	291	70.949 —	42.244
Coquillages caurils	»	»	3.080	»	298	»	42.232 del.	3.378
— autres	399	64	»	104	164	1.788	18.476 kil.	2.519
Bœufs	2.244	»	»	»	»	»	128 —	2.244
Sésame	»	22.900	6.273	»	5.996	222	647.268 —	37.108
						Égypte . 1.717		
Gomme copal	»	338	»	1.876	860	11.634	38.074 —	14.708
Légumes	»	»	»	»	115	4.209	11.127 del.	4.324
Ivoire	»	»	»	816	6.971	4.872	2.946 —	12.659
Tabac	191	»	»	120	319	10.806	114.365 —	11.436
Écailles de tortues	»	»	»	»	661	66	757 —	727
Marchandises exemptes de droits	1.231	»	»	676	420	702	»	3.029
Divers	655	51	184	11	88	4.041	»	5.179
						Égypte . 149		
Totaux	4.757	46.927	15.234	88.507	19.225	Zanzibar 44.362	»	220.878
						Égypte . 1.866		

Douane. — Les recettes de la douane se sont élevées à 36 : 345.412 reis pour l'année 1901 contre 45 : 866.460 reis en 1900.

NAVIGATION

La compagnie des Messageries maritimes ayant cessé leur service annexe de Zanzibar à Beira depuis le commencement de 1901, actuellement il n'y a plus que deux compagnies touchant régulièrement Ibo.

La *Deutsche Ost Africa Linie* qui y fait escale à l'aller et au retour dans son service de Beira à Marseille, et la *British India*, qui y fait égalemnnt escale à l'aller et au retour, dans son service de Zanzibar à Durban.

Maisons de Commerce. — Les seules maisons de commerce sont :

W. Philippi et Cie, Allemand ;

Deutsch Ost Africa Gesellschaft, Allemand ;

Et un comptoir de la maison Mante frères et Borelli de Regis, Français ; il existe également plusieurs maisons indiennes assez importantes.

CHAUSSON,
Vice-Consul de France.

UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 6 AOUT 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 249

CHINE

Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 30 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.		Prix.
232.	— **États-Unis** : L'industrie et le commerce de Chicago en 1902.	» 20
233.	— **Chili** : Situation de l'industrie manufacturière au Chili.	» 10
234.	— **Danemark** : Mouvement du commerce extérieur du Danemark en 1901. — Le commerce français en Danemark.	» 20
235.	— **Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Commerce et navigation du port de Calcutta en 1901-1902 (du 1er avril au 31 mars).	» 10
236.	— **Etats-Unis** : Les ressources minérales des États-Unis et notamment des Etats de la circonscription consulaire de Chicago.	» 10
237.	— **Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Commerce extérieur et navigation du Canada en 1901-1902. — Conseils aux exportateurs français.	» 10
238.	— **Angleterre** : Situation économique du Royaume-Uni et le commerce franco-britannique en 1902.	» 80
239.	— **Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902.	» 10
240.	— **Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902.	» 10
241.	— **Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901	» 40
242.	— **États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902	» 20
243.	— **Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902.	» 20
244	— **Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 . . .	» 20
245.	— **Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902	» 20
246.	— **Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation.	» 10
247.	— **Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902	» 20
248	— **Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901.	» 50

CHINE

Mouvemement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France.

Shanghaï...

PREMIÈRE PARTIE.

Commerce général de Shanghaï en 1901.

Le rapport sur le commerce de Shanghaï en 1901 doit être, dans ses grandes lignes, très optimiste. Si l'on songe que cette place sort à peine d'une crise très grave occasionnée par les événements politiques du nord de la Chine en 1900, événements qui, à la fin de 1901, n'avaient pas encore cessé d'agir sur notre place, il y a lieu de s'étonner à bon droit que la dépression dont ils ont été la cause n'ait été ni plus profonde ni plus durable.

L'événement économique le plus important de la saison a été l'élévation des droits maritimes d'importation à 5 0/0 effectifs et la suppression de la liste des articles entrant en franchise, à l'exception du riz venant de l'étranger, des céréales, de la farine et de l'argent, monnayé ou non. Un changement de cette importance aurait pu causer de grandes difficultés au monde des affaires, mais l'application de ce nouveau régime, attendu avec anxiété par tous, a pu se faire sans trop de protestations, grâce à la conclusion avec le service des douanes d'un accord portant un tarif spécial temporaire sur les cotonnades, consenti à la suite de négociations avec les associations commerciales américaine, anglaise, allemande et japonais.

En ce qui concerne l'industrie locale, constituée surtout par des filatures de coton et de soie, elle a subi quelques pertes et le marché financier a vu les actions de ces filatures souffrir la presque totalité des moins-values enregistrées au 31 décembre 1901 sur les valeurs de bourse de Shanghaï.

La valeur brute et la valeur nette du commerce de notre place sont presque remontées en 1901 à ce qu'elles étaient en 1899, la meilleure année enregistrée jusqu'à présent; les recettes de douane, grâce à l'élévation du tarif citée plus haut, sont montées même au-dessus de ce qu'elles étaienten 1899.

A titre d'indication, je rappelle que la valeur brute du commerce comprend :

1° Les importations de produits étrangers venant des pays trangers y compris la valeur des réexportations.

2° Les importations de produits indigènes venant des ports de la Chine ou de l'intérieur, y compris la valeur des réexportations.

3° Les exportations à l'étranger ou dans les ports de la Chine de produits indigènes.

La valeur nette du commerce comprend seulement :

1° Les importations venant des pays étrangers et des ports de a Chine en produits tant étrangers qu'indigènes, déduction aite des réexportations à l'étranger ou dans les ports chinois.

2° Les exportations à l'étranger ou dans les ports chinois de produits indigènes.

Le tableau suivant donne les chiffres du commerce brut, du commerce net et des recettes des douanes au cours des 8 dernières années, en Hai-Kouan Taels, valeur de compte exclusivement employée par les douanes impériales chinoises et dont le taux moyen au cours de 1901 a été de 3 fr. 75.

Années.	Valeur brute du commerce.	Valeur nette du commerce.	Recettes des douanes.
1894. . .	199.500.000	79.800.000	6.470.000
1895. . .	218.733.283	94.990.342	6.183.685
1896. . .	226.912.516	95.035.296	7.891.486
1897. . .	265.678.990	101.852.962	7.496.771
1898. . .	251.205.837	88.644.295	6.907.194
1899. . .	306.701.390	124.606.719	8.120.844
1900. . .	243.606.777	97.729.159	7.117.387
1901. . .	298.454.780	118.425.776	8.152.696

De l'examen de ce tableau, il ressort que les chiffres pour 1901 sont.

Au commerce brut de 298,454,780 h. k. taëls;
— net de 118,425,776 —

Seuls, les chiffres afférant aux années 1898 et 1900 présentent une régression sur ceux des années précédentes. Ils sont tous deux en connexion avec des événements graves ayant affecté les marchés du Pacifique et ne se rapportant pas à des crises locales de nature à donner des craintes pour l'avenir. La guerre hispano américaine, en 1888, a ralenti les affaires avec l'Amérique. La même année 1898 a marqué la prise à bail des principaux territoires cédés par la Chine à un certain nombre de puissances étrangères, et l'inauguration d'une politique nouvelle. L'année 1900 représente la révolte des Boxeurs et l'occupation étrangère en Chine.

Si le marché a repris aussi rapidement après ces événements,

c'est en grande partie à la sagesse des vice-rois du Yangtze que l'Europe le doit. Ils ont su à la fois protéger les étrangers et rassurer le marché économique. L'occupation de la ville de Shanghaï par les troupes internationales a supprimé les craintes de troubles sur le Bas Yangtze.

L'année 1901 ne s'est signalée par aucune faillite importante sur notre place; presque toutes les branches commerciales peuvent la considérer comme un succès, malgré les nouvelles alarmistes, quelques inondations et épidémies, malgré surtout la baisse si inquiétante du taux du change.. Cette baisse qui, depuis la fin de 1901, s'est accusée au point de devenir un problème des plus sérieux pour le marché financier, ne paraissait pas alors devoir durer. Elle a commencé dès le début de 1901, et a suivi depuis une marche régulière qui ne semble pas devoir s'arrêter. Voici en effet, pour 1901, le cours du haïkwan taël, dont la piastre mexicaine usitée à Shanghaï fait simplement fonction.

Janvier, 4 fr. 03; février, 3 fr. 83; mars, 3 fr. 83; avril, 3 fr. 77; mai, 3 fr. 77; juin, 3 fr. 77; juillet, 3 fr. 76; août, 3 fr. 68; septembre, 3 fr. 72; octobre, 3 fr. 70; novembre, 3 fr. 64; décembre. 3 fr. 45.

Pour en revenir aux chiffres du commerce de 1901, ils présentent une avance brute de 22 0/0 sur ceux de 1900, et nette de 20 0/0 sur les mêmes chiffres. C'est la proportion de la reprise des affaires.

Ils se subdivisent ainsi qu'il suit en valeur brute :

	Haïkwan taëls.	
Importations des pays étrangers. . .	158 943.411	
— des ports chinois. . . .	1.176.791	160.120.312
Importations en produits indigènes de l'intérieur, principalement du Yangtze et des ports du nord		75.788.456
Exportations de produits indigènes vers des ports étrangers.	36.501.943	
Exportations de produits d'origine indigène vers des ports chinois.	26.044.069	62.546.012
Total		298.454.780

Défalcation faite des réexportations, la valeur nette du commerce de Shanghaï est ainsi composée :

	Haïkwan taëls.
Importations étrangères, déduction faite des réexportations.	41.663.397
Importations indigènes, déduction faite des réexportations.	14.216.377
Exportations de produits indigènes à l'étranger. .	26.501.943
— — vers les ports chinois	26.044.069
Total.	118.425.776

IMPORTATION.

La valeur des importations étrangères déduction faite des importations venant des ports chinois et des importations venant de l'intérieur, s'est élevée à 158,943,411 k. k. taëls, en progrès de 32,953,517 h. k. taëls sur les chiffres de l'année de troubles 1900 et de 5,071,235 h. k. taëls sur les chiffres de 1899, la plus belle année enregistrée par les statistiques douanières chinoises.

Le tableau suivant fait connaître aussi exactement que le permettent les statistiques, la valeur respective des importations des différents pays. On remarquera que les importations d'Europe ont été comprises sous une seule rubrique, à l'exception du commerce russe et du commerce britannique, dont les chiffres présentent, d'ailleurs, un caractère très arbitraire. Toutes les importations introduites sous pavillon anglais étant considérées comme anglaises, une grande partie des produits étrangers viennent ainsi grossir les statistiques afférentes à cette nation. Au reste, toutes les statistiques faite par la douane chinoise sont faites dans ce but, en raison de la convention qui veut que le directeur de cette administration soit toujours un Anglais, tant que le commerce anglais sera le premier dans les ports chinois. C'est pour cela que des rubriques spéciales ont été ouvertes pour de simples points de transit, comme Hongkong et Singapore, dont les chiffres sont, comme il est facile de le voir, très importants. On ne compte pas, à vrai dire, deux fois les mêmes chiffres, car seules les marchandises dont le connaissement est adressé à Hongkong ou Singapore sont inscrites à ces villes, mais il s'agit presque toujours d'un simple transbordement sur un navire d'une ligne qui ne touche pas à Shanghaï. Beaucoup de marchandises françaises sont dans ce cas. De toute façon, cette manière de dresser des statistiques est des moins correctes et constitue presque une tromperie sur l'origine et la destination des marchandises.

Pays d'origine.	1901.	1900.	1899.	Différence avec 1900.	Différence avec 1899.
Alger	8.009	5.086	12.923	+ 2.923	— 4.914
Amérique anglaise	1.548.504	579.887	1.200.005	+ 968.617	+ 348.499
Australie	574.004	517.884	272.552	+ 56.120	+ 301.452
Birmanie	90	15.047	4.134	— 14.957	— 4.044
Bornéo	106.688	10.275	»	+ 96.413	+ 106.688
Corée	35.540	692.489	63.044	— 656.949	— 27.504
États-Unis	22.286.783	15.598.213	20.095.323	+ 6.688.570	+ 2.191.460
Europe moins la Russie	11.516.423	9.305.384	9.088.439	+ 2.211.039	+ 2.477.984
Gibraltar et Malte	46.953	546	1.499	+ 46.397	+ 45.494
Grande-Bretagne	39.958.532	39.796.328	36.324.858	+ 162.204	+ 3.633.674
Hong-Kong	29.756.196	20.082.044	29.224.858	+ 9.674.152	+ 531.338
Indes	28.763.157	16.671.284	31.730.626	+ 12.091.973	— 2.967.469
Indo-Chine	71.868	61.664	43.206	+ 10.202	+ 28.662
Japon-Formose	17.971.776	16.891.849	20.434.017	+ 1.079.927	— 2.462.241
Philippines	9.687	10.451	8.523	— 764	+ 1.164
Russie (par mer)	3.002.753	3.777.571	2.921.160	— 774.818	+ 80.593
Russie (par Mandchourie)	129.563	13.906	»	+ 115.656	+ 129.563
Siam	68.657	»	52.937	+ 68.657	+ 15.720
Singapore	2.669.076	1.373.209	1.649.331	+ 1.295.867	+ 1.019.745
Sumatra	234.180	553.482	624.497	— 319.302	— 390.317
Turquie d'Asie, Égypte, Aden, Perse	13.728	32.968	19.950	— 19.240	— 6.222
Totaux généraux (y compris les arrivages de minime importance.)	158.943.411	125.989.894	153.872.176	+ 32.953.517	+ 5.071.235

Si l'on additionne tous les chiffres concernant les provenances anglaises, on arrive pour 1901 au total de 104,423,100 h. k. taëls sur un total de 158,943,411 h. k. taëls d'importations. C'est là un véritable tour de prestidigitation numérique. Il s'en faut de beaucoup que l'Angleterre représente à elle seule les deux tiers des importations étrangères en Chine.

Si au lieu de prendre le chiffre global concernant les pays anglais on ne considère que celui qui regarde la Grande-Bretagne proprement dite, on constate un état sensiblement stationnaire. Le commerce ne s'est accru que de 160,000 h. k. taëls sur les chiffres de 1900 ; les augmentations portent sur les filés de coton qui ont passé de 196,000 à 700,000 h. k. taëls. Il y a, au contraire, diminution sur quelques articles tels que les outils et les sheetings.

Les chiffres concernant Hongkong sont en progrès de 9,600,000 taëls, ce qui réprésente seulement, à notre avis, une augmentation de transit d'un point d'entrepôt et de ravitaillement des navires. Singapore est également en progrès de 1 million de taëls.

Parmi les pays qui ont vu leurs statistiques s'élever considérablement, il faut citer en premier lieu les Indes, avec un accroissement de commerce de 12 millions de h. k. taëls (28,763,000 contre 16,671,000 en 1900). Cet accroissement est constitué presque uniquement par une demande considérable de filés de coton et cotonnades qui ont passé de 409,000 à 967,000 piculs et d'une valeur de 7,878,000 à 20,895,000 h. k. taëls (le picul vaut 60 kilog. 453).

Les importations algériennes n'ont pas encore retrouvé leur chiffre de 1899, à cause des nouveaux droits de quai établis à Alger, qui ont détourné les navires des compagnies anglaises de s'y arrêter autrement que pour y prendre un frêt très important.

Par contre, il y a lieu d'enregistrer un chiffre assez satisfaisant en ce qui concerne nos importations d'Indo-Chine qui ont passé de 61,000 à 71,000 h. k. taëls; en progression assez lente, il est vrai, et constituée principalement par des envois de charbon de Hongay.

Les États-Unis sont en progrès de près de 7,000,000 de h. k. taëls, constitués presque pour moitié par l'importation des pétroles (voir plus loin). Le reste de l'accroissement américain provient des coutils (drills) qui ont passé de 825,500 pièces à 1,650,000 et de 2,402,000 à 4,770,000 h. k. taëls pour les sheetings, qui ont passé de 2,300,000 à 2,827,000 pièces et de 6,145,000 à 7.578,000 h. k. taëls.

L'Europe (rubrique volontairement trop compréhensive) n'est en progrès que de 2,211,000 h. k. taëls, chiffre presque insignifiant et qu'il n'est pas possible de décomposer, mais qu'il y aurait lieu de grossir d'une bonne partie des sommes portées aux destinations de Hong-Kong et Singapore.

Le commerce du Japon accuse un accroissement de 1,080,000 h. k. taëls, encore sensiblement au-dessous des chiffres de 1900 et qui se répartit sur un certain nombre de petits articles.

Il faut signaler dans les statistiques douanières une rubrique nouvelle, concernant les importations russes par la Mandchourie. Cette rubrique est née depuis l'ouverture du Transsibérien et comporte pour une première année un total de 129,563 h. k. taëls, chiffre qui grossira sans doute très rapidement.

Le seul pays important dont les importations aient baissé est la Russie; cela tient principalement à la diminution de valeur des pétroles russes, comme on le verra plus bas.

Principaux articles d'importation.

Les valeurs des articles qui chiffrent le plus à l'importation sont les suivantes :

	Valeur en haïkwan taëls.	
Tissus de coton filés	27.250.000	
Toiles écrues	10.675.000	
Sheetings	8.742.000	
Toiles blanches	5.259.000	
Coutils	5.123.000	
Lastings	1.977.000	
T. Clothes	1.355.000	
Flanelles de coton	930.000	
Imprimés	700.000	
Autres articles de coton	11.989.000	74.000.000
Opium des diverses provenances		19.950.000
Pétroles		11.391.000
Sucres		5.999.000
Métaux		5.900.000
Charbons		5.008.000
Lainages		3.603.000
Coton brut		2.738.000
Cigares et cigarettes		1.844.000
Teintures et couleurs		1.408.000
Conserves et denrées alimentaires		1.160.000
Vins		1.131.000
Varech		1.085.000
Savons, tous genres		895.000
Allumettes		788.000
Cuirs		779.000
Sacs		596.000
Bière et porters		585.000
Poivres		507.000
Aiguilles		496.000
Alcools		442.000
Farines		430.000
Soies		408.000
Bougies		322.000
Beurres et fromages		295.000

Tissus. — L'année s'est ouverte sur des horizons très troublés et il a régné une incertitude très grande au sujet des commandes à faire. Ce n'est qu'en voyant la tournure peu à peu favorable prise par les événements à Pékin que le marché s'est rassuré. Il a ensuite réalisé des bénéfices considérables. C'est aux tissus que l'on doit cette année l'augmentation des statistiques du commerce de Shanghaï. Sur une progression de 32 millions de haïkwan taëls, en tout, 12 millions reviennent aux seuls filés de coton : le reste revient en grande partie aux coutils, sheetings et lastings de coton.

Seules, les marchandises de fantaisie, d'une vente toujours moins courante, ont souffert de cette situation encore troublée, les acheteurs de l'intérieur s'étant montrés hésitants. Ce qui a sauvegardé en partie le marché du coton c'est le prix élevé de cette denrée brute (5 1/2 d.). Malgré tout les affaires ont été enrayées par la baisse du change qui a commencé dès le mois de mars dans le nord. Les premiers bateaux ne prirent que peu de chargement. Une grande gêne fut, en outre imposee, aux premières marchandises arrivées dans le Nord, par l'insuffisance des moyens de transport vers Nioutchouan, encore tout désorganisés. Les achats commencèrent sérieusement en avril. Les marchandises américaines et celles de Manchester en profitèrent tout d'abord. En été, le marché fut ralenti par les inondations du Yangtze, des épidémies et par une crise financière dans la région de Tientsin, occasionnée par le taux du change. Une autre cause de trouble et de ralentissement fut l'annonce d'un nouveau tarif et d'une élévation de droits sur les cotonnades. L'écroulement fut évité par la conclusion d'un tarif provisoire ; la menace d'une prochaine élévation des droits pour 1902 stimula en définitive les acheteurs et les encouragea à se créer un stock de réserve.

Les chiffres concernant les filés des principales provenances se répartissent ainsi pour 1900 et pour 1901 :

	1900.	1901.
Filés indiens	7.878.000 haïkwan taëls	20.895.000
Filés japonais. . . .	8.005.000 —	6.303.000
Filés anglais.	196.000 —	700.000

Ils se soldent donc par une énorme avance des filés indiens et une progression sensible des filés anglais, alors que les japonais sont en diminution de 20 0/0.

En ce qui concerne les sheetings, les Anglais ont diminué de 1,857,000 haïkwan taëls en 1900, à 1,151,000 en 1901, alors que les Américains se sont élevés de 6,144,000 à 7,578,000.

Les Américains sont également en progrès pour les coutils qui passent de 2,402,000 à 4,770,000 haïkwan taëls alors que les Anglais voient leurs importations diminuer.

Lainages. — Le marché des lainages n'a pas été très favorable, il s'est cependant un peu relevé de sa diminution de 1900.

Les camelots Anglais passent de 283,000 haïkwan taëls à 397,000 tandis que les camelots Hollandais ont disparu totalement. Les spanish stripes ont progressé de 253,000 à 665,000 haïkwan taëls. Les draps de laine sont remontés de 258 à 547,000 haïkwan taëls alors qu'ils avaient sensiblement baissé. Les draps unis italiens ont passé également de 380,000 à 675,000 haïkwan taëls.

En somme, le marché des lainages n'a guère de chance de s'étendre en Chine. Les indigènes portent l'hiver des vêtements doublés de peaux de moutons et de fourrures plus ou moins chères et ils n'emploient guère ce genre d'étoffes.

Opium. — L'importation de l'opium a passé de 29,274 piculs à 29,004 piculs et de 18,240,000 haïkwan taëls à 19,950,000 ce qui indique une diminution de quantité et une augmentation de valeur. Il est vrai qu'il y a lieu de tenir compte de la baisse du change : c'est toujours l'opium de Malwa qui est la qualité préférée. A elle seule elle représente 12 millions de taëls. La quantité des opium importés non indiens, c'est-à-dire de Perse ou de Turquie, est absolument insignifiante. La qualité Malwa, la plus importante, est de plus en plus remplacée par des produits indigènes qui supportent moins de droits et de likin et dont les prix de revient sont moins chers. Les prix pour les différentes qualités ont été, droits non compris :

Malwa, 512 haïkwan taëls à 664 par picul; Patna 656 haïkwan taëls à 682 la caisse ; Benarès, 556 haïkwan taëls à 604 la caisse.

C'est l'opium du Szetchouen qui remplace progressivement le Malwa ; il est en progrès de 38 0/0. Le Kiangsou n'en produit pas encore en quantité suffisante.

Pétroles. — L'importation des pétroles pour 1900 et 1901 est donnée par le tableau suivant :

	1901.		1900.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
Pétroles :	Gallons.		Gallons.	
Américain . .	43.770.000	6.174.900	19.185.000	3.326.000
Japonais. . .	2.000	300	»	»
Russe	25.384.600	3.161.100	24.110.200	3.670.800
Sumatra. . .	22.010.000	2.055.000	6.194.100	764.600
Totaux .	91.166.600	11.391.300	41.489.300	7.761.400

Les pétroles, qui avaient beaucoup perdu en 1900, sont remontés considérablement en 1901, et presque entièrement au profit des pétroles américains qui passent de 19 à 43 millions de gallons, tandis que les pétroles russes, dont la quantité n'a pas baissé, ont dû diminuer leurs prix.

Un autre progrès à signaler est l'importation du pétrole de Sumatra dont les exploitations s'étaient fort appauvries. La

découverte de nouvelles poches très riches a permis de regagner le terrain perdu et même de le dépasser. C'est une nouvelle preuve de la très grande vogue dont jouit ce mode d'éclairage parmi la population chinoise et de l'extension dont il est susceptible dans un si vaste empire.

Métaux. — Les clous, le fer en barre, en gueuse, et la ferraille, ont progressé sur l'année dernière ainsi que l'étafn, le plomb, le fer-blanc ; mais il y a diminution sur les tôles, le laiton, le cuivre et le mercure. Le commerce a été bon au printemps et en été, mais il s'est fort ralenti ensuite par la baisse du change sur les ports du Nord.

Sucres. — Cet article a augmenté dans des proportions considérables : près de 100 0/0 sur 1900 ; seul, le sucre candi a reculé. Le sucre raffiné a été très demandé, surtout les sortes jaunes faciles à mélanger aux produits indigènes. Les cours ont été assez élevés, pas assez cependant pour ralentir les demandes.

Voici les chiffres comparatifs de 1900 et 1901.

	1900.		1901.	
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.
	Piculs.		Piculs.	
Sucre brun .	267.000	1.069.000	400.000	1.640.000
— blanc .	47.700	252.800	112.700	623.000
— raffiné.	267.900	1.553.800	637.800	3.571.700
— candi .	20.300	150.200	15.900	118.300
— canne.	57.400	58.700	45.700	45.700
Totaux.	660.300	3.084.500	1.212.100	5.998.700

Articles divers. — Le charbon importé a été de 758,000 tonnes avec une valeur de 5 millions de taëls contre 537,000 tonnes avec une valeur de 3,560,000 taëls en 1900. Il y a donc progrès sensible.

Il y a progrès également sur les cigares et cigarettes qui passent de 970,000 à 1,845,000 h. k. taëls et sur les vins et spiritueux qui passent de 1,300,000 à 2,300,000 h. k. taëls.

Il n'y a de baisse sérieuse à enregistrer que sur les ganses de laine, les chandelles, les verres à vitre et les machines.

EXPORTATION.

Les exportations de Shanghaï, en 1901, se sont montées, y compris les réexpéditions, à la somme ds 80,966,286 h. k. taëls contre 78,139,268 en 1900 et 90,895,089 en 1899, la meilleure année connue. Ces chiffres montrent une amélioration du marché d'exportation sur l'année précédente mais aussi une diminution très forte sur les chiffres de 1899, diminution qui prouve le tort causé à Shanghaï par la révolte des Boxeurs.

Le tableau suivant donne par pays les chiffres des exportations en produits indigènes vers des ports étrangers, non compris les réexportations qui ne forment pas, à proprement parler, un des éléments de richesse du marché chinois, mais seulement un aliment au fret à la navigation et à l'entreposition.

EXPORTATIONS DE SHANGHAI EN 1901.

Pays de destination.	1901.	1900.	1899.	Différence entre 1901 et 1900.	Différence entre 1900 et 1899.
Amérique anglaise	1.135	176	2.536	+ 959	— 1.401
Australie	853	365	1.128	+ 488	— 275
Birmanie	3.008	»	1.324	+ 3.008	+ 1.684
Corée	610.019	359.479	356.725	+ 250.540	— 253.294
États-Unis d'Amérique	8.156.463	5.401.354	10.340.779	+ 2.755.109	— 2.184.316
Europe continentale moins la Russie	14.659.337	12.086.667	21.885.486	+ 2.572.670	— 7.226.146
Grande-Bretagne	1.411.609	1.701.724	3.102.430	— 290.115	— 1.690.821
Hongkong	4.420.781	3.724.931	3.389.304	+ 694.850	+ 1.031.477
Inde	695.825	747.946	171.657	— 52.121	+ 524.168
Indo-Chine	22.910	72 249	17.411	— 49.339	+ 4.499
Japon-Formose	5.128.778	7.942.314	4.495.477	— 2.813.536	+ 633.301
Java	»	501	25	— 501	— 25
Mexique	9.513	»	»	+ 9.513	+ 9.513
Philippines	2.594	273	73	+ 2.321	+ 2.521
Réunion	860	»	»	+ 860	+ 860
Russie (par mer)	257.135	273.166	382.403	— 16.031	— 125.268
Russie (Mandchou)	242.694	512.886	644.144	— 270.192	— 401.450
Siam	48.339	52	121.166	+ 48.287	— 72.827
Singapore	647.675	489.293	437.708	+ 158.382	+ 209.967
Sumatra	2.658	2.624	36	+ 38	+ 2.622
Turquie d'Asie, Égypte, Aden	179.757	262.477	166.720	— 82.720	+ 13.037
Totaux	36.501.945	33.578.478	45.516.532	+ 2.923.467	— 9.014.587

Ces chiffres montrent, comparés à ceux de 1900, une reprise des exportations de près de 3 millions h. k. tls., mais ils sont en diminution de 10 millions sur ceux de 1899.

Les affaires avec les États-Unis ont progressé de 2 3/4 millions sans avoir regagné leur ancien niveau ; celles avec l'Europe (Russie exceptée) se sont également relevées. C'est avec le Japon seulement que l'exportation a nettement baissé, la moins-value est de 2,800,000 h. k. tls. portant presque exclusivement sur les soies.

Voici d'ailleurs la valeur en h. h. tls. des principales exportations de la Chine en 1900 et en 1901.

Articles.	1901.	1901.	1900.
Soies :			
Brutes blanches	7.593.865		
Filature à vapeur. . . .	7.559.868		
Redévidées.	7.355.506		
Sauvages.	74.483		
Jaunes.	1.816		
Dévidées.	1.062		
Déchets	1.371.966		
Autres soieries	893.056		
Total.	24.851.622	24.851.622	19.141.714
Graines :			
De coton	273.420		
Tourteaux	189.889		
Sésame.	115.633		
Divers	14.962		
Total.	593.904	593.904	602.604
Œufs frais		553.889	537.405
Coton :			
Brut.	3.478.762		
Déchets	52.159		
Divers	7.088		
Total.	3.538.009	3.538.009	7.236.498
Autres articles		2.543.738	3.344.144
Totaux		32.081.182	29.862.365

Ces chiffres montrent que la soie reste de beaucoup l'article le plus important du marché d'exportation de Shanghaï (71 0/0 du total) ; le coton brut vient ensuite. Il est à remarquer que le thé dont il sera traité plus loin, venant par bateaux de Hankeou en général, est considéré par les statistiques comme article de réexportation et non comme exportation proprement dite ; en raison de son importance, il convient de dire que ces réexportations se sont montées à 9,160,174 haïkwan taëls et au volume

de 558,000 piculs contre 11,629,230 haïkwan taëls et 648,400 piculs en 1900.

Soie. — Le début de l'année 1901 ayant été peu actif les cours ont fléchi de 10 0/0 sur ceux de la fin 1901. Cette baisse a ramené un certain réveil des affaires en mai et le solde des soies anciennes a pu facilement s'écouler. La récolte de 1901 terminée en mai a été bonne et a été estimée à 70 ou 72,000 balles tant pour les blanches que pour les jaunes : ces chiffres ont même été dépassés par suite d'arrivages de l'intérieur vers la fin de l'année.

La qualité n'a pas toujours été en rapport avec la quantité, il y a eu des plaintes sur la fermeté du brin de certaines provenances.

Les achats de cocon à Woosie ont été faits à des prix assez élevés. Le picul de soie est ressorti à 680 taëls pour assortiment n° 1, 60 0/0 ; n° 2, 30 0/0 ; n° 3, 10 0/0. Malgré ces prix la saison a été bonne à cause du bon rendement des cocons et surtout à cause de la vogue croissante des filatures à vapeur depuis deux ans, après des années de découragement. Les filatures ont eu du travail en surabondance et même il a fallu des engagements pris longtemps à l'avance pour pouvoir traiter avec elles. Leur campagne a été excellente.

Pendant le second semestre 1901, les cours ont haussé progressivement et les prix de fin d'année ont donné une plus-value de 10 à 12 0/0 pour les blanches : les jaunes ont gagné également, mais avec de légères fluctuations.

La récolte des Tussah a été plutôt réduite par suite des évènements du nord de la Chine : cet article est resté pendant toute l'année sans mouvement et sans fluctuations importantes.

Les deux tableaux suivants donnent dans le détail les quantités et les destinations des soies exportées. Comme toujours le marché français est resté de beaucoup le premier, la France ayant absorbé tant en soies qu'en cocons et déchets 48,500 balles sur un total de 110,000, ce qui fait 43 0/0; viennent ensuite les États-Unis avec 15 0/0, l'Italie avec 12 0/0, les Indes avec 7 0/0, la Grande-Bretagne et le Japon avec 5 0/0, l'Égypte avec 2 0/0.

Ce qu'il faut retenir de la comparaison de ces chiffres avec ceux de 1900, c'est que l'exportation en France est en grand développement (48,500 balles contre 38,500), que les États-Unis ont absorbé cette année 16,800 balles contre 10,000 balles en 1900 et que le Japon, au contraire, n'a acheté que 7,000 balles contre 6,000 en 1900.

Exportation de la soie en 1901.

Pays de destination.	Soies brutes.		Soies jaunes.		Redévidées.		Filature à vapeur.		Dévidées.		Totaux généraux.	
—	Balles.	Piculs.	Balles.	Piculs.	Balles.	Piculs.	Balles.	Piculs.	Balles	Piculs.	Balles.	Piculs.
France	14.512	11.594 72	2.819	2.831 42	3.427	5.415 82	7.343	7.308 72	4	3 15	30.105	27.153 83
États-Unis d'Amér.	164	153 64	40	40 24	8.824	8.960 96	6.124	6.118 31	»	»	15.152	15.273 15
Italie	9.840	7.859 36	339	337 45	1.007	1.012 54	1.056	1.050 119	»	»	12.242	10.259 84
Indes	1.627	1.300 76	5.888	6.355 62	119	124 11	»	»	»	»	7.634	7.780 49
Grande-Bretagne	2.757	2.200 23	32	32 70	165	165 69	48	97 95	»	»	3.052	2.496 57
Égypte	1.111	898 58	1.497	1.533 17	61	61 13	»	»	5	3 93	2.674	2.496 81
Turquie d'Asie	218	174 98	1.532	1.569 63	94	94 55	»	»	»	»	1.844	1.839 15
Russie (Odessa)	601	480 42	558	558 89	»	»	160	159 93	»	»	1.319	1.199 24
Hong-Kong	558	442 81	62	62 14	»	«	»	»	»	»	620	504 95
Japon	170	135 35	30	40 01	46	45 28	2	1 95	»	»	257	222 59
Péninsule malaise	114	91 12	»	»	»	»	»	»	»	»	114	91 12
Suisse	79	63 16	»	»	23	23 33	»	»	»	»	102	86 49
Espagne	25	19 98	66	63 31	»	»	»	»	»	»	91	83 29
Mexique	35	27 98	»	»	»	»	»	»	»	»	35	27 98
Perse	»	»	15	18 63	»	»	»	»	»	»	15.18.63	18 63
Total général, y compris les petites destinations	31.811	25.653 10	13.895	14.554 44	16.266	16.351 16	14.783	14.737 35	9	7 08	75.256	69.534 13

Scies sauvages, cocons, déchets de cocons exportés en 1901.

Pays de destination.	Soies sauvages.		Cocons.		Déchets de cocons.		Déchets.		Totaux généraux, y compris les petites expéditions.	
	Balles.	Piculs.	Balles.	Piculs.	Balles.	Piculs.	Balles.	Piculs.	Balles.	Piculs.
France	6.697	7.328 75	454	1.243 70	7.889	25.760 29	3.217	11.084 90	18.454	45.517 64
Japon	655	684 54	5.123	3.420 61	»	2 95	»	»	5.759	4.108 10
Italie	2.553	2.961 16	143	156 14	1.024	2.638 70	73	200 60	3.793	5.956 30
Grande-Bretagne	169	274 15	»	»	2.282	7.584 32	69	224 74	2.516	8.083 21
États-Unis	1.663	1 663 58	6	2 25	14	48 23	2	7 97	1.685	1.722 28
Suisse	299	611 28	»	»	»	»	»	»	299	611 28
Autriche	»	»	»	»	114	445 39	51	192 28	165	637 67
Turquie d'Asie	134	143 15	»	»	»	»	»	»	134	143 15
Allemagne	56	176 39	»	»	29	96 96	»	»	85	273 35
Inde	»	»	»	»	25	79 44	»	»	25	79 44
Totaux, y compris les petites destinations	12.605	14.023 13	5.726	4.822 70	11.408	36.656 28	3.408	11.710 49	32.915	67.131 72

Thés. — Les réexportations de thé sont en diminution de 40,000 piculs, verts 12,000 piculs, noirs en briques 59,000, verts en briques 3,000 piculs, les tablettes ont augmenté de 2,800. Le marché des thés noirs s'est ouvert à fin mai : les premières affaires se sont soldées avec 10 0/0 de perte pour les vendeurs indigènes. En septembre, les cours montèrent lentement à la suite d'achats du Canada. A fin octobre, les marchands avaient récupéré leurs premières pertes. Le marché resta ensuite ferme jusqu'au bout, malgré une qualité inférieure de la récolte.

Le marché des thés verts s'ouvre en juin : les prix des Ping-suey débutèrent à perte, mais s'élevèrent lentement jusqu'à faire un gain de 2 taëls sur les prix du début. Les achats devinrent plus actifs en septembre et les stocks s'accumulèrent, mais ils ne purent être écoulées à cause des hauts prix payés aux acheteurs indigènes qui réalisèrent, dit-on, jusqu'à 7 taëls de bénéfice par picul. Une forte demande de hysons ayant été faite sur Bombay la feuille, qui autrement eût été travaillée pour la consommation de l'Amérique ou de la Grande-Bretagne, a été transformée en hysons. Aussi l'exportation pour le Canada et l'Amérique est-elle tombée très bas.

En ce qui concerne la récolte du thé en général, elle a été à peine moyenne, et sans la petitesse des stocks d'Europe les prix seraient tombés très fortement à cause de la qualité inférieure des produits.

Les statistiques montrent que la quasi totalité des thés en brique continue à être absorbée par la Sibérie (via Mandchourie). La production du thé vert est absorbée pour 45 0/0 par les Etats-Unis, 25 0/0 par la Russie via Batoum, 14 0/0 par la Grande-Bretagne, 6 0/0 par les Indes.

La France n'en consomme que 2,167 piculs sur 192,300 soit 1 0/0.

Les thés noirs sont consommés : 19 0/0 par les Etats-Unis, 27 0/0 par la Grande-Bretagne, 24 0/0 par la Russie (via Batoum), 5 0/0 pour cent par l'Allemagne.

La France n'en consomme que 325 piculs sur 178,000 soit 0,1 0/0.

Coton. — Les exportations de coton qui avaient passé de 2,276,000 haïkwan taëls, en 1899, à 7.236,000, en 1900, sont retombées à 3,538,000 ; on trouvera d'ailleurs des renseignements plus détaillés sur cet article sous la rubrique filatures de coton.

Laines. — La valeur des exportations de laines, y compris les réexportations s'est élevée, en 1901, à 121,000 piculs valant 1,419,000 taëls, contre 107,900 piculs valant 1,439,000 taëls, en 1900. Le marché des laines de Shanghaï reste très limité. Les Chinois n'en consomment que très peu et il n'existe pas à Shanghaï d'industrie de nettoyage des laines.

Filatures de coton. — L'industrie des filatures de coton

est, avec celle de la filature de la soie, la seule industrie proprement dite de Shanghaï, mais cette industrie est d'importance. Les nouveaux quartiers de Shanghaï, tout le nord de l'ancienne concession américaine, sont couvertes d'usines considérables et de cheminées attestant l'effort produit par les filatures de coton. Cependant cet effort qui, dans quelques années aura créé une source de prospérité marquante pour notre place et en aura fait un centre industriel, n'a pas été couronné, en 1901 du succès financier espéré. Comme on le verra à la rubrique « marché financier » le compartiment des valeurs cotonnières est le seul qui se soit soldé par de gros déficits.

Il existe actuellement 9 filatures de coton à Shangaï, dont 5 sont des sociétés chinoises et 4 ont des directeurs chinois ; des autres, trois sont anglaises et une est allemande. Le nombre total des broches de ces filatures est de 325,000, dont presque la moitié aux filatures proprement chinoises. Le nombre total des broches travaillant en Chine est d'environ 529,000. Sans doute, c'est peu à côté des 3,000,000 que compte l'Angleterre, mais c'est un début qui ne laisse pas que d'inquiéter les importateurs de tissus étrangers et l'on peut prévoir le moment où la Chine se suffira à elle-même. Il existe en Chine 2,250 métiers à tisser le coton, dont 950 à Shanghaï.

Toutes les filatures chinoises sont encore tributaires de l'Anglerre au point de vue professionnel et cherchent leur maîtres cardeurs et leurs fileurs dans le district de Manchester.

La production des filés de Shanghaï s'écoule dans le nord de la Chine et sur le Yangtze : une partie importante est d'ailleurs transformée dans les environs immédiats de Shanghaï en tissus grossiers non blanchis. La production annuelle des filés varie avec les récoltes locales, le prix des cotons indiens et américains et le taux du change. Elle a été pour la campagne 1901-1902 (octobre à septembre) de 183,000 balles de 400 livres anglaises.

Au cours de cette campagne, le prix de la matière première s'est maintenu à un taux élevé et certaines filatures qui travaillent habituellement nuit et jour ont dû arrêter le travail de nuit Jusqu'en avril, les bénéfices ont été assez considérables, mais jusqu'en octobre, époque de la récolte du coton, les prix ont été moins rémunérateurs en raison du haut prix de la matière première non compensé par le taux des filés. Le reste de l'année a été mauvais, les filateurs japonais ayant acheté une certaine quantité de la récolte indigène dont le prix s'est élevé : le taux du dollar mexicain ayant baissé, tandis que la roupie indienne était de 5 1/4, il en est résulté une diminution des achats de coton indien pour ceux qui n'en avaient pas acheté déjà et une perte pour ceux qui avaient à régler leurs commandes.

D'octobre à avril 1902 le prix moyen du coton brut était de 17 taëls 3/4, 18 taels 70 et 19 taels, par picul, suivant qualité.

Le prix moyen du coton filé (14 counts) étaient de 82 taëls 70 la balle.

Le coton chinois devient de plus en plus important pour les filateurs japonais dont les achats augmentent.

La valeur approximative de ces achats a été :

Pour la saison de 1899-1900, de 304,000 piculs.
Pour la saison de 1900-1901, de 508,500 piculs,
Pour la saison de 1901-1902, de 302,000 piculs,
Pour la saison de 1902-1903, jusqu'à février 700,000 piculs et une saison bien plus forte est prévue pour l'année courante.

NAVIGATION.

I. — Mouvement du port.

Il est entré dans le port de Shanghaï : 4,813 navires avec un tonnage de 5,395,000 tonnes en 1901, contre 3.667 navires avec un tonnage de 4,726,000 tonnes en 1900.

Les chiffres de 1901 se subdivisent ainsi : voiliers, 484; vapeurs, 3,698.

La navigation à voile est complètement stationnaire, elle tend à se restreindre aux petits voiliers et aux grandes jonques. Au contraire la navigation à vapeur est en grand progrès et comprend sans cesse des navires de plus gros tonnage. Malheureusement les difficultés de la barre du Yangtze, compliquées des difficultés de la barre du Whampou font que les gros navires s'arrêtent maintenant tous à Wousong, au débouché du Whampou dans le Yangtze. Autrefois les paquebots postes remontaient à Shanghaï ; les irrégularités du Whampou, qu'il serait urgent de faire disparaître les en empêchent. Les navires de guerre de fort tonnage sont obligés d'utiliser les marées de quinzaine pour pénétrer jusqu'à notre port.

Malgré ces difficultés les chiffres de 1901 montrent que le progrès de la navigation de Shanghaï est constant. Le tonnage des entrées de navires à vapeurs en 1892 était seulement de 3,163,370 tonnes alors qu'il est aujourd'hui de 5,277,381 tonnes en progrès de 70 0/0.

A la sortie, le nombre et le tonnage ont été respectivement : de 4,179 navires et de 5,385,260 tonnes en 1901, contre 3,655 navires et 4,705,978 tonnes en 1900.

Lignes de navigation.

Les anciennes lignes de navigation ont maintenu à peu près leurs positions respectives.

La récente Compagnie danoise East Asiatic fait un service mensuel par le Havre, Copenhague et Saint-Pétersbourg.

Le Norddeutscher Lloyd et la Hamburg America Linie ont créé depuis quelques années des lignes de navigation sur le Yangtze. La première de ces Compagnies y a 2 vapeurs de 1,670 tonnes avec un départ par semaine pour Hankeou.

La seconde a trois vapeurs du même tonnage avec deux départs par semaine. La Compagnie Hambourg-América a également une seconde ligne intitulée Hambourg-América Coast Shipping Line" qui, par 4 vapeurs, fait le service de Chefoo, Tongkou, et pendant l'hiver celui de Shing-wan-Tao. Il en est de même de la Compagnie danoise East Asiatic Co qui a mis deux vapeurs sur une ligne côtière à départs irréguliers pour tous les ports de la Chine. Cet exemple des grandes compagnies allemandes et de la comprgnie danoise n'a pas été suivi par les Messageries Maritimes. Elles se bornent à leur ancien service.

Aussi sommes-nous sans relations directes par une ligne française avec le Tonkin et l'Indo-Chine dont nous aurions tant d'intérêt à assurer les transports.

La navigation du Yangtze prend de jour en jour une nouvelle importance. Elle est assurée, outre les lignes allemandes citées plus haut, par quatre lignes anglaises dont l'Indo-China Steam Navigation Cy. est la plus importante, avec trois vapeurs; par une ligne japonaise, l'Osaka Shosen Kaisha, enfin par une ligne chinoise très importante, la "China Merchants Steam Navigation Cy qui a quatre vapeurs. Le pavillon français n'y paraît qu'exceptionnellement et malgré tous les efforts tentés la ligne française de navigation n'a pas encore réussi à se fonder. Ce sera l'œuvre de l'année 1903. (1)

Parmi les nombreuses lignes de navigation locales, il faut citer une Compagnie qui est en grand progrès. C'est la Chinese Engineering and Mining C°, qui possède 8 vapeurs et en achète sans cesse de nouveaux pour l'exploitation des charbonnages très importants de Kaïping et le transport de ses produits. Elle prend aussi des passagers. La China Marchants assure un service régulier de deux jours en deux jours pour Ningpo. Enfin, la Compagnie Shell Transport and Trading C°, qui fait exclusivement le transport du pétrole en bateaux-citernes, s'est assurée, depuis quelque temps, un dépôt de pétroles alimenté par sa ligne Shanghaï-Singapore-Sumatra. Il existe un certain nombre de bateaux faisant la navigation du Yangtsé, principalement des Compagnies allemandes, qui sont munis de foyers spéciaux pour l'alimentation au pétrole.

Docks et chantiers de construction.

Depuis l'absorption, par la Compagnie Farnham, Boyd and C°, des divers docks de Shanghaï, le « Old Dock », le « Tonkadoo Dock », l'« International Dock », cette puissante Société, au

(1) Cette Société a été définitivement constituée en février 1903 et mettra ses premiers vapeurs sur la ligne d'Hankéou dans 15 mois.

capital de 15 millions de francs, se trouve seule à assurer la réparation et la construction des navires du port de Shanghaï. Ses seules concurrentes sont les chantiers de Nagasaki, de Hong-Kong, et un peu l'arsenal français de Pagoda (Foutchéou). Aussi peut-elle maintenir de hauts prix et il paraît difficile que des établissements nouveaux se montent pour lui faire concurrence.

Le Old Dock, sur la rive gauche du Whampou, situé en frontage de la rivière, comporte un bassin de 400 pieds de long sur 53 de large avec 16 pieds d'eau aux marées ordinaires. Il possède aussi une fonderie et des ateliers de construction et de réparation bien outillés.

Le Tonkadoo Dock, situé sur la rive droite du Whampou, possède un frontage de 700 pieds sur la rivière, avec un bassin de 362 pieds sur 67 et 17 pieds de profondeur.

Le Cosmopolitan Dock est situé près du Tonkadoo Dock, avec un bassin de 560 pieds sur 77 et 24 pieds d'eau, entouré d'ateliers de construction et de réparation.

L'International Dock a un bassin de 540 sur 70 pieds et 23 pieds d'eau, avec 4 pompes pouvant épuiser le bassin en deux heures. Il est également entouré d'ateliers importants de construction et de chantiers; on y construit même des chaudières de navires.

Le New Dock est situé près des deux précédents; au total, il y a un frontage de 5,575 pieds de docks sur la rivière.

Le « Pootung Engine works » est équipé avec un outillage moderne, il comporte une scierie à vapeur, un atelier de construction, une fonderie de forges Smith, et tous ces ateliers sont reliés par des voies ferrées.

Tous ces docks sont sous une seule direction et l'unité de marche est assurée par un office central relié à eux à l'aide de nombreuses chaloupes à vapeur.

Malgré cette puissante organisation, la Compagnie des Docks Farnham Boyd a subi une crise financière assez grave, mais peu justifiée et dont elle est en train de se relever, l'agiotage sur ses valeurs ayant cessé.

Marché financier.

Malgré les prédictions les plus pessimistes et l'incertitude qui n'a cessé de régner pendant toute l'année 1900, jusqu'au moment où le retour de la cour à Pékin a été décidé, le marché financier s'est soldé au 31 décembre 1901 par une plus-value de 13 millions de dollars (40 millions de francs) sur les résultats de 1900.

Ce gain considérable a porté presque sur tous les compartiments de notre bourse; il est obtenu principalement sur les actions des banques, des compagnies d'assurances contre les risques maritimes et contre l'incendie, des compagnies de navi-

gation, docks, sociétés immobilières, minières et entreprises diverses. Seules les filatures de coton dont les actions étaient fort éprouvées à fin 1900, n'ont pu se relever de leur stagnation.

Les principaux bénéfices ont été réalisés sur les actions suivantes :

	Augmentation en taëls.	Augmentation en dollars
	—	—
Farnham, Boyd and Co.	5.906.000	»
Hongkong and Shanghaï Banking Corporation.	»	5.200.000
Chinese Engineering and Mining Co.	2.000.000	»
Indo-China Steam Navigation Co	1.735.000	»
Shanghaï Land Investment Cy	767.000	»
Union Insurance Société	»	1.050.000
Shanghaï Waterworks Cy.	576.000	»
Astor House.	»	832.000
Shanghaï Langkat Tobacco Cy	560.000	»
Taku Tug and Lighter Cy.	482.000	»
Hongkong Fire Insurance	»	580.000
Hongkong Land Investment Cy.	»	400.000
China fire Insurance Cy	»	230.000

Compartiments qui se soldent par des pertes.

	Pertes en taëls.	Pertes en dollars.
	—	—
Raub Australian.	»	7.400.000
Soy Chee Cotton S. Co	350.000	»
Yah Loong Cotton S. Co	257.000	»
International Cotton S. Co	209.600	»
Lao-Kung-Mow Cotton S. W. Co.	143.000	»
Jelebu Mining.	»	90.000
Ewo Cotton S. and W. Co.	30.000	»

Comme on le voit la presque totalité des pertes est subie par les filatures de coton.

Une partie des actions de la place de Shanghaï est placée en Angleterre, mais il en reste une fraction plus grande encore sur place et dans les autres villes d'Extrême-Orient.

Il y a lieu de se féliciter des résultats de cette année financière. Néanmoins, il ne faut pas se dissimuler qu'une grande partie de ces bénéfices repose sur une base malsaine, l'agiotage, qui a été cette année grandement facilité par la difficulté des transactions avec l'intérieur; les capitaux sont restés sur le marché et l'on n'a pas voulu les laisser improductifs. Les banques favorisent encore ces opérations par leur facilité à prêter sur titres, il s'en suit qu'avec un capital restreint les spéculateurs peuvent trouver facilement à emprunter et sont exposés à avoir des liquidations supérieures à leurs moyens.

Banque d'Indo-Chine.

Au point de vue des banques, la France n'est plus représentée à Shanghaï, depuis la disparition de l'agence du Comptoir d'Escompte, que par l'agence de la Banque d'Indo-Chine.

Cette agence est en progrès car alors que son chiffre d'affaires était en 1900 de 70 millions de francs il a passé en 1901 à 130 millions 194,799 fr., c'est-à-dire qu'il a presque doublé.

Les avances aux banques chinoises sur marchandises et sur titres y figurent pour 26 millions de francs. Les encaissements de remises d'Europe, pour 12 millions, les remises sur l'Europe et les opérations de change pour 18 millions.

La Banque de l'Indo-Chine a inauguré le 15 mars 1901 une nouvelle agence à Hankeou, rattachée à celle de Shangaï. Elle pourra ainsi étendre ses moyens d'action et en retirer vraisemblablement de nouveaux profits.

C'est la banque d'Indo-Chine qui a été chargée d'encaisser pour le compte de la France le montant des indemnités chinoises. Son directeur a un siège dans la Commission des banquiers chargée du contrôle de ce service, La Banque a été également chargée de gérer provisoirement les intérêts de l'Espagne et ceux de la Belgique.

DEUXIÈME PARTIE

Commerce spécial de la France.

Marchés à ouvrir ou à développer.

Observations préliminaires. — La difficulté qu'on rencontre à Shanghaï pour se procurer des renseignements statistiques concernant le commerce général de la France avec ce port de la Chine est très réelle. Les donnees fournies par l'administration des douanes comprennent, comme il a déjà été dit plus haut, d'une part le trafic direct de l'Angleterre et de ses colonies avec Shanghaï, et, d'autre part, les arrivages et les expéditions concernant les autres pays d'Europe qui sont englobés sous la rubrique « Continent ». Deviner la part qui revient à chaque pays importateur de vins, par exemple, dans le chiffre global concernant la France, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et le Portugal est tout à fait impossible.

Les statistiques concernant les différents pavillons ne sauraient enrichir notre documentation relativement à la provenance réelle des marchandises importées et à la destination réelle des marchandises exportées. Ces données ne peuvent que

prouver une fois de plus que la marine marchande britannique continue à occuper la première place dans le monde pour le nombre et le tonnage des navires.

Les maisons françaises établies à Shanghaï ont pendant longtemps négligé le commerce d'importation ; elles n'ont songé à introduire sur les marchés de Chine les produits de nos industries nationales que depuis cinq ans environ et bien après les maisons anglaises, allemandes et même américaines. Demander des chiffres statistiques à ces dernières, ce serait à coup sûr perdre son temps, et cependant, pour certains articles tels que les lainages, les vins, la parfumerie, etc., on ne pourrait obtenir des données tout à fait exactes qu'avec leur aide.

Il est malheureusement très rare qu'une maison française propose un article intéressant aux commissionnaires de Shanghaï, et, à part quelques exceptions, nos fabricants refusent de se plier aux exigences du marché chinois. Cette critique, faite si souvent, est malheureusement toujours vraie. Nous avons cependant à Shanghaï des importateurs intelligents qui adressent aux fabricants français des échantillons des produits requis sur ce marché. La plupart du temps ils font des démarches inutiles et doivent s'adresser aux Américains qui se plient à toutes exigences du commere.

Nos négociants ignorent peut-être que la qualité est souvent secondaire en Chine. Les connaisseurs, parmi les indigènes de l'intérieur, sont en nombre infime ; pour la grosse majorité des Célestes la différence de prix passe avant tout, à la conditiou toutefois que l'article soit bien présenté.

Le travail qui va suivre a ceci de particulier qu'il n'a été inspiré par aucun document officiel. Il contient les opinions des spécialistes de cette place qui sont en relation d'affaires avec la France, et, au point de vue pratique, il peut être considéré comme uu barême exact des transactions franco-chinoises.

Vins (rouges, blancs, champagnes, etc.).

La France occupe le premier rang parmi les pays importateurs de vins à Shanghaï.

Les statistiques de la douane de ce port, qui englobent sous la rubrique « wines » les vins rouges, blancs et les champagnes, ne peuvent être intéressantes pour nos négociants qu'à la condition de modifier les provenances ainsi qu'il suit pour l'année 1901 :

	Taëls.
Arrivages de provenance européenne : France, Allemagne, Espagne, Italie (taël à 3 fr. 30)	1.088.182
Arrivages de provenance américaine (Californie).	43.205
Importations totales	1.131.387

Un tiers environ des importations de provenance européenne a lieu sous pavillon français (M. M.).

Il ne faudrait pas conclure par ces données que Shanghaï reçoit chaque année une quantité aussi importante de vins. Le chiffre total concernant l'année 1901 dépasse de moitié celui des années normales par suite de la présence dans le nord de la Chine des troupes d'occupation.

Vins en barriques (type marine). — Bon ou mal an, il s'importe à Shanghaï environ 10,000 barriques de vins type marine pesant 12 degrés au minimum pour assurer sa conservation, et ne dépassant pas 14 degrés au maximum, afin d'éviter des droits de douane trop élevés. Ces vins du midi sont expédiés de Marseille accompagnés de certificats d'origine et d'analyse ; ils sont achetés par la marine, les troupes. Leur prix varie entre 75 et 80 fr. la pièce livrée à Shanghaï en 1901. Les frais du transport (20 fr.) y compris.

Bordeaux en barriques. — Les vins de Bordeaux en barriques (vins rouges) expédiés à Shanghaï, pèsent de 12 à 13 degrés. Ils sont acheminés par Anvers (Nordeutscher Lloyd), Londres P. et O Ocean Steamship C°. On estime à 2,000 barriques environ les arrivages annuels de ces vins en ce port. Une partie est vendue en fûts et la balance est mise en bouteilles ; certaines maisons françaises fournissent des étiquettes à leur nom pour ce faire.

Des maisons anglaises expédient également des vins de Bordeaux à leurs agents de Shanghaï. Les prix ont varié entre 120 et 250 fr. en 1901. Les fûts ne sont jamais retournés, les vins fins s'expédient en doubles fûts.

Bordeaux en caisses (rouges et blancs). — Un certain nombre de maisons connues sont représentées ici : Calvet, de Luze et C°, Guithon et C°, Faure frères, Marcellin Marceau, Guithon frères aîné, Guillaume et Cie, Duchesne frères, Anglade et Cie, etc.

Plusieurs maisons anglaises et allemandes vendent des vins de Bordeaux « Saint-Julien », « Médoc », etc., avec des étiquettes portant leur nom et celui d'un château imaginaire.

Les prix varient entre 14 et 60 fr. la caisse et au-dessus (rendu à Shanghaï). La qualité de vente courante vaut 25 fr. la caisse.

Bourgogne en caisses. — On a vu plus haut que les vins blancs de Bordeaux s'importaient très peu en fûts. Il en est de même des bourgognes qui sûrissent trop vite dans nos parages. Les changements de température, la chaleur et l'humidité, gâtent les vins ; par suite d'une grande évaporation, on doit constamment faire le plein des tonneaux. Les bourgognes s'expédient par Marseille et Anvers.

Les principales marques vendues ici sont les suivantes : Guichard, Potheret, Ch. Bernard, V. H. Saint Prix et Cp. Brenot, Henri Darriot, Fortier, Picard, S. Lhote et fils. Elles sont repré-

sentées par des maisons françaises et par des maisons anglaises Les prix varient de 15 à 60 fr. rendu Shanghaï (vente courante 25 fr.)

Vins de Champagne. — Les arrivages de champagne à Shanghai sont particulièrement importants. Les marques S. H. Mumm, Louis Rœderer, Pommery à Greno, Hedseeck, Duc de Montebello, Mœt et Chandon sont très appréciées, puis viennent Vve Clicquot, Krug et C°. Duminy, Léon Chandon.

On évalue les arrivages de S. H. Mumm et de Louis Rœderer. seuls, à près de 20,000 caisses par an. Il est bon de dire qu'une grande partie de ces arrivages (champagnes doux et demi-sec) sont transités sur Port-Arthur.

A Shanghai on prefère l'extra-dry, le sec et le demi-sec. Il y a six ans on vendait beaucoup sur cette place le Heidsieck «dry Monopole». Des champagnes doux moussant beaucoup et convenant par conséquent à la cilentèle chinoise appartenant à la classe aisée, sont importés de Hambourg et vendus ici à raison de 12 fr. la caisse. Les bouteilles contenant ce mélange d'eau de seltz et de sucre portent des étiquettes françaises.

Introduire sur ce marché une nouvelle marque de champagne ne serait pas chose impossible mais il faudrait beaucoup de publicité bien comprise dont les frais devraient être supportés par la maison de France. Il serait en outre nécessaire de donner gratis au représentant sérieux qu'on aurait choisi ici, 15 ou 20 0/0 du premier ordre transmis, et les caisses pourraient être distribuées à titre de réclame dans les hôtels et autres endroits où ce vin est consommé.

Vins mousseux de Saumur. — Les marques Vve Amiot, A. J. Lecluze, Ackermann se vendent bien à Shanghai parmi l'élément indigène et sont transitées à destination de la Mandchourie. On cote la caisse, rendue, de 16 à 30 fr. suivant qualité.

Transport des vins :

Il ne sera pas sans intérêt d'étudier d'un peu plus près la question du transport des vins français qui représentent un de nos principaux produits d'importation en Chine.

Les vins de champagne, de Saumur et de Bax sont expédiés par le port d'Anvers en raison de la grande économie réalisée sur le fret général. Les champagnes gagnent Anvers par chemin de fer. Les saumurs sont dirigés par chemin de fer sur Bordeaux ou Nantes et confiés avec les médocs aux compagnies de grand cabotage tels que Worms et Cie. qui les transbordent sur les cargos à long cours allemands dans le grand port belge précité.

Les frais de transport d'une caisse de vin de Saumur à Bordeaux, montent à 1 fr. 50 et de Bordeaux à Schanghai via Anvers à 2 fr. 85. Pour une caisse de champagne expédiée de Reims à Shanghai via Anvers on paie 3 fr. environ par caisse de fret général.

Les vins de Bourgogne se partagent entre Anverset Marseille. Ce dernier port accapare les expéditions de vins du midi étant donné sa proximité des lieux de production.

Des expéditions ont lieu également par Gênes (ligne allemande, fret réduit) qui donne des connaissements directs pour tout le nord de la Chine et la Mandchourie.

Concurrence. — Les Chinois vivant à l'européenne, les marines étrangères et la population ouvrière de race blanche et de demi-sang, offrent un certain débouché aux vins de Californie (Zinfandel et Reesling) de bonne qualité pour le prix de 85 à 120 francs la barrique. Une certaine quantité de vins à 120 fr. la pièce est mise en boutellles ici, et les arrivages de vins en caisses sont, en somme, très minimes, les crus classés étant chose inconnue en Californie.

Les vins d'Italie (type marine) sont 10 0/0 plus chers que les vins de France, la barrique italienne ne contenant que 200 litres au lieu de 225 litres.

Les vins de Chianti-Barolo-Karsala-Barbera se trouvent ici dans les grandes maisons de denrées alimentaires et notamment dans les maisons italiennes.

L'Espagne expédie des vins type marine à 65 fr. rendus (via Lisbonne). Il nous arrive également des vins d'Espagne travaillés à Hambourg. L'importation des vins de liqueurs Porto-Sherry-Malaga-Madère-Marsala-Muscatel, etc... n'est pas très importante.

Les vins du Rhin sont consommés dans les clubs et parmi la colonie allemande, ils valent ici de 19 à 60 fr. la caisse, vente courante : 35 fr.

Paiements. — Pour les vins ordinaires on paie généralement par traite documentaire (connaissement remis contre acceptation) à 90 jours de vue aux maisons connues qui ont fait des arrangements préalables avec les banques.

Pour les vins fins on accorde six mois de crédit en compte aux maisons bien établies.

Nous ne pouvons guère songer à augmenter nos débouchés ici. L'élément indigène s'en tient à la consommation du vin de riz. Les riches chinois boivent à l'occasion un peu de vin de Saumur ou de Champagne doux ; les Chinois à moitié européanisés boivent un peu de vin rouge de Bordeaux ou de Californie, mais ces ventes ne sont pas susceptibles d'une augmentation sérieuse à brève échéance. Quant à la population blanche de Shanghaï qui compte 7,000 âmes environ, elle est composée en grande majorité d'Anglo-Saxons qui consomment plus volontiers du whisky, du gin, de la bière et du champagne que des vins rouges et blancs. Si nos importations de vins de Bordeaux et de Bourgogne ont augmenté en ces derniers temps, cela a tenu au grand transit de passagers qui s'est effectué dans le port de Shanghaï et aussi à l'accroissement constant de la popu-

lation blanche dans notre port et dans les ports de la côte et de l'intérieur qui s'approvisionnent à Shanghaï.

Eaux-de-vie et liqueurs. — Si l'on en croit les douanes chinoises de Shanghaï les arrivages d'eaux-de-vie étrangères ne dépasseraient pas une valeur de 350,000 fr. par an.

Les marques de cognac vendues ici sont celles qu'on retrouve un peu partout dans le monde : J. Hennessy et C°, Martel et C, Pellisson, Marie Brizard et Roger, de Laage fils et C°. Frapl Cusenier, Bouché, Léon Croisel, etc., etc....

Certaines marques de deuxième ordre sont importées par l'intermédiaire de commissaires anglais.

Les prix rendu Shanghaï varient entre 12, 60 fr. et au-dessus jusqu'à 130 fr. pour la fine champagne supérieure. On vend également des eaux-de-vie françaises inférieures à raison de 7 fr. 50 la caisse.

Des alcools allemands (Hambourg) autrichiens et belges importés en fûts sont adoucis avec de la mélasse, mis en bouteilles et livrés à raison de 5 fr. 50 la caisse.

L'introduction de ces alcools, d'une part, et des whisky et gins d'autre part, nuisent au placement de nos cognacs des bonnes marques dont les prix ne sont accessibles qu'à la classe aisée.

Les liqueurs françaises ont un débouché assuré, même parmi l'élément anglo-saxon. La Bénédictine notamment se consomme beaucoup ici, ainsi d'ailleurs que la chartreuse, le Pippermint Get frères, les liqueurs de Marie Brizard et Roger ; de Droz (Black Berry Brandy et Cacao Choma), le cherry brandy Rocher; le produit de vente courante de Cusenier et enfin l'abricotine Garnier transitée surtout sur Port-Arthur ; le Raphaël Quinquina.

Peu de sirops sont importés de France vu le bon marché des produits de Lyons et C° de San Francisco et de Mazet de Saigon.

Le vermouth est de vente très courante : il arrive à Shanghai en fûts et en caisse. Marques Noilly-Prat et P. Taillan, de Cette. Nos vermouths sont concurrencés par les vermouths de Turin.

Bières. — L'importation totale des bières étrangères à Shanghaï se monte à 1,750,000 fr. environ par an.

Les bières américaines, allemandes, danoises et anglaises sont seules en demande parmi l'élément anglo-saxon, le plus important ici. Nos marques nationales « Tourtel », « Phénix », « Karcher », « Atlantique », sont représentées sur la place, mais elles sont d'un placement difficile par suite de leur prix trop élevé.

Les Américains bénéficient de leur position géographique, leurs bières de Milwaukee (Schlitz — Ai B. C. — Bohonann — Lamp) peuvent être livrées ici à bon compte, par suite de la durée réduite de voyage et des bas prix du frêt qui sont con-

sentis. Il arrive même à Shanghaï de la bière américaine en tonneaux.

Les bières du Japon sont consommées par la classe moyenne.

Eaux minérales. — Importation annuelle 240,000 fr.

On reçoit à Shanghaï environ 500 caisses de Vichy-Etat, considérée par les résidents comme une eau médicinale. Nos eaux de Saint-Yorre, Saint-Louis, Vals, Couzan, etc., essaient de concurrencer l'eau d'Appolonaris, toujours en vogue, et les eaux japonaises Tansan et Hirano. Une fabrique locale d'eau distillée gazeuse satisfait les petites bourses.

La grosse importation concerne les eaux de Saint-Galmier, 4,000 caisses environ par an. Le transport général de ces eaux via Marseille revient à 100 0/0 du prix d'achat.

La Société concessionnaire des brevets anglais de la « Superation C° » doit monter une usine à Shanghaï.

On se plaint avec raison ici que certaines de nos eaux minérales se gâtent au cours d'un long voyage sous les tropiques et leurs acheteurs ici subissent de ce fait une grosse perte.

Denrées alimentaires. — Importation générale : 3 millions 500,000 fr.

Les marques connues qui font payer leur renommée s'importent difficilement. Les bonnes marques de deuxième ordre sont d'un placement plus faciles. Les maisons Béziers, B. Laforest, Louet frères, Dandicolle et Gaudin, Philippe et Canaud, L.-A. Price, Bouton et Cie, Lecourt et Cie, Saupiquet et Cie, Artaud frères, etc., envoient des sardines, des légumes, des fruits et des poissons conservés, des condiments, des moutardes, etc.

Les viandes, saucisses et gibiers, viennent de deux maisons connues : Mosser frères, de Nancy, et F. Potin.

La vente assez active des cacaos Van Houten, Suchard, Félix Potin, d'une part, et la vente à l'élément indigène de chocolat américain en tablettes suffisamment bon, vendu ici 1 fr. 05 la livre, au lieu de 1 fr. 70 demandés pour le chocolat français, nuisent à la vente de ses produits. Les maisons Menier frères et Louis frères tiennent la tête pour les importations de chocolat, évaluées à un maximum de 500 caisses par an.

Notre huile d'olive est trop chère ici, cependant il s'en importe un peu, ainsi que de l'huile italienne (Lucca oil) en bouteilles et en estagnons. La concurrence des huiles de coton est très réelle.

On importe également des biscuits Olibet-Pernot, dont une grande partie est transitée sur la Mandchourie.

Savons en barre. — Le marché de Shanghaï offre de gros débouchés au savon en barre. Valeur des arrivages annuels : 1,600,000 fr. Le savon en petites barres (24 par caisse de

100 livres anglaises) de Cossage and C°, se vend couramment ici. Cette grosse maison anglaise envoie d'un seul coup à son agent de Shanghaï les trois quarts de la cargaison d'un navire quand le fret est bas.

Le savon français de Marseille est de trop bonne qualité pour le pays, et trop cher (40 à 60 fr. la caisse de 100 kilog.). Sa vente est limitée.

On vend en Chine des savons anglais imitation Marseille, marbré à 15 fr. et même 11 fr. la caisse de 45 kilog. vendue.

Fromages et beurres. — Importation totale : près de 1,300,000 fr.

Les fromages conservés en terrines et en boîtes de fer-blanc de Lecourt et C°, Chevalier, Appert, Félix Potin, Frust et Maurice sont en bonne demande, une petite quantité de fromage frais, roquefort, brie, camembert est expédiée en frigorifique par les maisons de Marseille. A noter la vente assez active de gruyères et de fromages anglais, italiens et américains.

Les beurres demi-sel de Lepelletier, Bretel fils, R. Candau s'importent en boîtes de fer blanc de 1, 2, 4, 7 livres. Ils sont concurrencés par les beurres danois et autraliens plus chers mais de qualité supérieure, autrichiens, hollandais, allemands, italiens, canadiens, moins chers. On reçoit également de la margarine en motte conservée, en fûts et en boîtes.

Parfumerie. — Parfumerie, 211,000 fr.

Importation totale : savons de toilette : 1,000,000 fr.
— objets de toilette : 159,000 fr.

Ces chiffres sont suffisamment éloquents par eux-mêmes pour montrer l'importance de notre marché.

Extraits, eaux de toilette, fards, etc. — Les articles communs sont de vente courante, 8 à 10 fr. la douzaine rendus. Une bonne vente est assurée pour les articles moyens de 15 à 20 fr. la douzaine. La classe aisée chinoise achète les parfums triple extraits dont les femmes du pays font grand cas, quelques fards Bongeois, des poudres de riz grasses, etc., des eaux de toilette, de cologne, de quinine en petites quantités. L'eau Florida (américaine) se vend très bien.

Savons de toilette. — La vente d'articles bon marché est très importante. Les savons de Mousson (Francfort-sur-Meuse) et autrichiens bien présentés avec des étiquettes portant des inscriptions françaises « Savons à la rose de Chine » « Reine des fleurs » ont eu pendant longtemps un succès complet auprès des chinois, mais depuis quelques années, une maison française (Gellé frères), a eu le bon esprit de s'inquiéter des desiderata du commerce chinois et s'est appliquée à imiter la façon de faire des maisons allemandes. Cette imitation a été

couronnée de succès. Il a pu en coûter à une maison française de fabriquer pour l'exportation des savons à 2 fr. la douzaine, bien présentés par boîte de trois, mais le moment est bien venu pour nos fabricants de rompre avec des traditions surannées.

Les marques françaises qu'on trouve sur cette place sont les suivantes :

Roger et Gallet, Pinaud, Gellé frères, Giraud fils, Gallin-Martel, Legrand et C°, Piver, Lubin, Nobel, etc.

La maison Legrand a remporté un grand succès ici auprès des Chinois avec ses parfums (Oriza) new mown hay.

La seule concurrence qui mérite d'être signalée est celle des produits anglais Atkinson et américains Colgats et C°.

Draperies. — Tissus de laine pour hommes et dames. — Articles de laine. — Laines à tricoter.

Les importations totales se montent à un gros chiffre 11 millions de francs. La part de la France peut s'élever à 500,000 fr.; notre pays vient en troisième rang après l'Angleterre et l'Allemagne.

Les Chinois achètent surtout les articles de Saxe, importés par des maisons allemandes et anglaises, en raison de leur grande largeur 1 mètre 80.

Il existe des débouchés assez importants pour les draps anglais et français (Roubaix) en articles ordinaires (cheviote et fantaisie) à 4 et 5 fr. le mètre. Les ventes de draps chers sont très limitées jusqu'aux prix maximum de 7 et 8 fr. le mètre.

Les lainages pour dames (Roubaix-Reims) à 2 et 3 fr. le mètre en 90 à 110 centimètres de large ne s'écoulent que parmi la population blanche évaluée en tout à 7,000 âmes.

La France vend beaucoup de flanelle blanche de Reims sur cette place. La qualité de vente courante est livrée Shanghaï à raison de 2 fr. le mètre. Les allemands nous disputent ce marché.

A notre tour, nous pourrons disputer aux allemands le marché des laines à tricoter de toutes couleurs et de bonne qualité dont il s'importe ici environ 10,000 balles de 100 et 200 livres, par an.

Actuellement les prix sont de 3 fr. la livre de 453 grammes, rendue. Nous ne saurions entrer en concurrence avec nos voisins de l'Est pour les marchandises de pacotille, mais pour les articles de bonne qualité nous pouvons lutter avec succès.

Les allemands vendent également chaque année sur la place de Shanghaï, pour 800,000 fr. environ de ganses de laine noires et de couleur de bonne qualité, tout laine en boîtes contenant quatrepaquets de 16 yards.

Les largeurs varient entre 5 millimètres et 2 centimètres.

Rubans et soieries. — L'importation française dans ce port de rubans brochés avec combinaison de couleurs est importante (800,000 à 900,000 fr.), ainsi que celle des soieries et imitations de soies (500,000 fr.).

Deux ou trois grandes maisons de Lyon sont seules au courant des besoins de notre marché pour les soieries et elles traitent avec des commissionnaires ou par l'intermédiaire d'agents fixés sur place.

Les fils de Bonnet et Cᵉ ont notamment un certain succès pour les soieries pures, damas noirs et de couleurs (grands dessins à fleurs) brochés de soie et cachemirienne. Les prix des damas noirs varient entre 1 fr. 50 et 6 fr. le mètre et ceux des damas de couleur entre 2 et 10 fr.

Depuis quelque temps les fabricants de Bâle (Suisse) font une concurrence très sérieuse à nos articles dans la vallée du Yangtze, mais l'envoi de marchandises très ordinaires leur a nui. Les Italiens cherchent à nous faire une concurrence active, mais nous continuons à occuper le premier rang pour ces articles.

Les soieries mélangées et les teintes en pièces trouvent actuellement un débouché assez intéressant, en imitation des modèles chinois de soieries pures. Vu le peu de résistance à l'usage de ces articles, il sera peut-être difficile de les implanter sur nos marchés.

Il y a quelques années une maison de Lyon prenait l'initiative d'envoyer un voyageur sur la place de Shanghaï pour y étudier en détail le marché des soieries. On pouvait prédire à l'avance qu'une telle enquête faite par un spécialiste devait conduire à un résultat heureux. Muni de dessins requis, au courant des qualités, des couleurs en demande, le voyageur retournait en France et à l'heure actuelle sa maison a trouvé ici de nouveaux débouchés. Les négociants de Lyon précités ont trop peu d'imitateurs en France. Là est tout le secret de notre effacement graduel.

Tissus d'Ameublement. — Paris nous envoie chaque année pour 200,000 fr. environ de tissus d'ameublement, en riches articles senlement (tentures, couvertures de meubles, tapis de table), préférés pour leur fini et leur cachet artistique aux articles similaires de provenance anglaise et allemande.

La vente courante a lieu en tissus, tentures, de 1ᵐ30 de large vendus à Shanghaï à 2 fr. 75 et 3 fr. le mètre. La France devrait encore occuper une place plus prépondérante si nos fabriquants pouvaient livrer des articles de belle apparence à des prix moyens pour la clientèle chinoise aisée, la clientèle européenne riche étant en minorité.

Parapluies, Ganterie. — Nos fabricants d'Angers et de Lyon traitent quelques ventes de parapluies de différents genres en concurrence avec les Japonais.

Il y a un marché ici pour les gants de bonne qualité (35 à 40 francs la douzaine). Des gants français sont importés directement et par l'entremise de maisons de Londres. L'article inférieur est vendu par les allemands.

Drogues, Produits pharmaceutiques. Appareils médicaux. — Importation totale : 700,000 fr.

Quelques spécialités françaises sont de vente courante ici, notamment les produits pour l'usage externe.

MM. Parkes et Davies de Detroit (Michigan) Hewlett, de Londres et Merck et Co, qui font ici une publicité intelligente et soutenue disposent du marché.

Tuiles pour toitures. — On importe de Marseille à Shanghaï chaque année environ 100,000 tuiles à emboîtement. Les tuiles françaises sont préférées aux tuiles chinoises en raison de leur légèreté et de leur non porosité. L'emploi de plus en plus répandu de la tôle ondulée anglaise et américaine pour les toitures et la concurrence des tuileries du Tonkin nuit au développement de ce marché. Toutefois si on expédiait directement à Marseille un voilier chargé de tuiles aux soins d'un commissaire à Shanghaï, en profitant d'un fret réduit et en diminuant la casse, nos ventes annuelles augmenteraient rapidement.

Quincaillerie et tuyaux en fonte. — On importe en petites quantités des serrures, des cadenas, de la ferronnerie de bâtiment (paumelles, espagnolettes, charnières), des Ardennes en concurrences avec les articles allemands et américains qui s'écoulent plus facilement en raison de leur bon marché.

Les fonderies de Pont-à-Mousson, d'Auberives et Villerupt expédient irrégulièrement des tuyaux de fonte pour canalisation d'eau et de gaz par Anvers et Dunkerque.

Machines et huiles de graissage. — Nous vendons sur cette place des machines à vapeur (horizontales en partie), des pompes, de la robinetterie, des compteurs à eau, des accessoires de machines pour l'entretien des fils et accessoires d'électricité, de Nancy. La construction française est appréciée, et c'est d'ailleurs grâce à la présence ici d'un compatriote spécialiste, agent de Sociétés Métallurgiques françaises que nous devons d'entrer en compétition avec les Américains bien placés pour disposer de ce marché, ainsi que de celui des huiles minérales et d'olive en fûts. A signaler également une vente limitée de courroies de transmission.

Cigarettes. — Une étude succinte de ce marché peut être intéressante pour nos fabricants algériens qui expédient sur cette place, concurremment avec des maisons américaines, égyptiennes, turques et manilloises pour un chiffre important de cigarettes : 4,800,000 fr. en 1901.

Les Chinois apprécient le tabac doux et bon marché. Le trust américain (American Tobacco Cy) dispose presque entièrement du marché chinois ; cette formidable association contrôle main-

tenant les manufactures japonaises, elle possède des agences bien organisées dans tous les ports de la côte.

Les cigarettes turques et égyptiennes de Samos et du Caire ont une clientèle européenne et chinoise.

Les maisons Climent et Mélia, d'Alger, expédient leurs articles, mais on se plaint ici que les tabacs d'Alger sont trop forts et les cigarettes trop chères.

Porcelaine, verrerie. — La France importe les articles de luxe achetés par la classe européenne aisée et par la classe chinoise riche. Les services de table en porcelaine de Limoges, en concurrence avec les articles similaires anglais et allemands et la verrerie de Baccarat et de Saint-Louis en concurrence avec la verrerie américaine.

Nos ventes annuelles peuvent s'élever à 150,000 fr. pour la porcelaine et à 100,000 fr. pour la verrerie.

La liste des maisons françaises recommandables de cette place qui s'occupent indifféremment d'importation et d'exportation a sa place marquée ici (1) ; il est souvent préférable pour gagner du temps (Shanghaï se trouve à 32 jours de Marseille) de correspondre directement avec nos commerçants de Chine sans passer par l'intermédiaire des consulats.

Racine, Ackerman and C°, 9, Kiukiand road.
Olivier and C°, 1, Foochow road (Maison à Paris, 14, rue Rambuteau).
J. Caillard jeune, 71-73, rue Montauban.
E. L. Mondon and C°, 65-67, rue Montauban.
M. Tillot and C°, 2, quai du Yang-king-pang.
Girault and C°, 22, —
Menier, 27, Nanking road.
R Tillot, 37-41, rue du Consulat.

Marchés à ouvrir ou à développer.

Nous constatons avec peine à Shanghaï que nos compatriotes établis sur cette place se voient dans l'obligation de favoriser le commerce de l'Angleterre, de la Belgique et de l'Allemagne, de servir de trait d'union, en quelque sorte, entre nos concurrents européens et les acheteurs du pays jaune. Cependant, nous connaissons des agents du commerce français à Shanghaï qui réagissent contre une longue habitude prise, parviennent à vendre à l'élément chinois des cotonnades et des calicots blancs de Cambrai et de Rouen, en concurrence avec les articles de Manchester.

Nous connaissons des représentants de notre commerce national qui vendent à Shanghaï de la papeterie française, de la brosserie fine, des biscuits, des billards à blouses, des confi-

(1) Cette liste est donnée à titre de simple indication et sans aucune responsabilité.

tures, des encres, c'est-à-dire des articles pour lesquels toute compétition semblait impossible.

Les ventes traitées peuvent ne pas être très importantes, mais ne dénotent-elles pas un état d'esprit à encourager ; il n'est pas douteux qu'un bon représentant, soutenu par une grosse maison de la métropole, peut à l'étranger faire des merveilles.

Nous étudierons donc d'une façon très succincte les gros marchés qui nous ont échappé jusqu'ici, et peut-être parviendrons-nous à susciter l'intérêt de nos négociants.

Les arrivages de soude dans ce port se chiffrent par 800,000 francs par an ; les Allemands et les Anglais accaparent cette fourniture ainsi que celle de la potasse et du chlorate de potasse. Aix-la-Chapelle envoie pour 1,500,000 fr. par an d'aiguilles. La vente des appareils photographiques atteint près de 400,000 fr. Les kodaks américains sont surtout en faveur. Nous écoulons des plaques et des papiers photographiques Lumière et Bellioni qui sont appréciés ici.

Shanghaï reçoit annuellement pour 4 millions de francs de teintures et couleurs. De grosses usines allemandes sont bien représentées sur la place où elles possèdent chacune un chimiste chargé de trouver le pourcentage de matière colorante contenu dans les produits des concurrents. De l'avis des gens compétents l'importation de couleurs et teintures françaises sera difficile à établir maintenant, mais on y arrivera.

Tout l'article de Paris (coffrets, boîtes à houppe, vaporisateurs, etc.), trouve un débouché ici (251,000 fr. par an), mais la concurrence allemande nous nuit un peu.

L'importation de papiers et de papeterie atteint près de 1,800,000 fr. Nous pouvons lutter avec les Allemands, les Anglais et les Américains pour les papiers de bonne qualité. Quelques maisons françaises d'Angoulême et de Toulouse ont opéré déjà des envois. Nous avons à Shanghaï deux manufactures locales.

Les articles de fumeur (pipes merisier de Bussang, pipes de bruyère, porte-cigarettes), montent à un total annuel de 250,000 francs. Paris et Vienne disposent du marché. Les articles de Saint-Claude sont expédiés aussi de Londres, revêtus de marques anglaises.

L'Allemagne a le monopole de la vente des boutons de cuivre 658,000 fr.) et de fantaisie (397,000 fr.). La France n'expédie qu'une petite quantité de boutons pour vêtements.

Les arrivages de bougies s'élèvent annuellement à près de 1 million de francs. La marque anglaise « Price » est conservée en un gros stock par un agent actif qui suit les fluctuations du marché. L'Allemagne, l'Amérique traitent également des ventes. Le Chinois est habitué à certaines marques qu'il conviendrait d'imiter autant que possible sous le rapport du paquetage, du poids, de la grosseur des bougies, etc.

Il y a un débouché assez important, 350,000 fr. pour les articles émaillés et surtout les cuvettes, venant d'Autriche et d'Allemagne. L'article français envoyé ici est trop cher.

Les Allemands inondent ce marché de lampes à pétrole à bon marché (700,000 fr. par an), ainsi que les Belges et les Américains. C'est un marché des plus intéressants et tout à fait susceptible de développement en raison du goût particulier des consommateurs chinois pour l'éclairage au pétrole.

Le lait condensé (Américain Eagle Brand) s'est imposé ici (600,000 fr.) par an ; le Nestle se vend moins.

A signaler, pour terminer, les ventes importantes qui se traitent sur cette place de montres à clef dites chinoises fabriquées à Genève et à Fleurus et vendues ici aux prix suivants : or, de 25 fr. à 500 fr., avec écrin, verre, clef et ressort de rechange.

Argent, de 14 fr., gravure filée de Fleurier, à 10 fr. 50, savon nette avec écrin, verre, ressort et clef de rechange.

Nos fabricants de Besançon devraient étudier sérieusement ce marché.

EXPORTATION.

Les produits d'exportation en Chine peuvent se diviser en deux classes, savoir :

1) Ceux que les chinois préparent spécialement pour l'exportation : thé, soie, peaux, soies de porc, déchets de soie, etc.

2) Ceux qu'ils consomment eux-mêmes : suif, ramie, sésame, jute, etc., et qui ne s'exportent que suivant l'état des récoltes, les taux du change, etc., enfin, quand l'Europe ou l'Amérique peuvent payer plus cher que les acheteurs indigènes.

De l'avis unanime des négociants étrangers fixés en Chine les indigènes sont passés maîtres dans l'art de frauder leurs produits. Ils mouillent le coton, pour en augmenter le poids mettent de l'huile dans leurs suifs, introduisent des matières neutres dans le musc, dans le thé, etc., etc. Il est donc indispensable de traiter tout achat en ce pays par l'entremise d'un commissionnaire sérieux, compétent, honnête, et il ne manque pas de nos compatriotes à Shanghaï qui réunissent toutes ces conditions.

Soies grèges. — Les soies grèges de Chine se divisent en soies indigènes (blanche et jaune), soies de filature à vapeur (blanche et jaune) et soies sauvages (Tussah) (indigènes et de filature).

Les expéditions des soies blanches provenant des provinces de Kiang-sou, Tche-Kiang, Ngan-Ouei et des soies jaunes provenant du Szetchouen, du Houpeh et du Chantoung commencent dans la première semaine de juin après la récolte des cocons.

La saison des Tussah (soies sauvages) de Mandchourie (Sheng-King), du Chantoung, du Honan commence en novembre. Cette

qualité de soie est filée à 4 et 8 cocons et même 12 cocons dans les établissements de Tchéfou et achetée en grande partie par la France.

Les pays de France acheteurs de soies de Chine sont les suivants : Lyon, Saint-Etienne (toutes les soies, en général), Saint-Chamond (blanches Tsatlee), Marseille, Avignon. (Tussah natif à filature), Paris toutes soies, en général, comprenant une assez grande quantité de soie jaune.

La soie indigène est filée plus inégalement à la main que la soie de filature, mais son prix inférieur convient aux fabricants européens de soieries. La qualité et la couleur sont appréciées, mais les acheteurs se plaignent que le titre est trop ferme. Les cours ont varié en 1901, de 430 à 530 taëls le picul. Le prix des concons a varié de 40 taëls le picul en 1901-1902 à 75 taëls le picul au commencement de la dernière saison.

La soie blanche indigène s'expédie en balles de 48 kilog.; les blanches filature, redévidées, tussah, s'expédient en balles d'un picul (60 kilog. 48) ou 100 catties.

On compte à Shanghaï 30 filatures à vapeur, 10,500 bassines dont 7 ou 8 avec un directeur européen (italiens). Ces dernières sont préférées pour leurs produits et fabrication aux filatures dirigées par des chinois.

Leur production des soies blanches filature est estimée à 13,000 balles environ par an, achetées par la France et l'Amérique.

La fabrication des mousselines de soie qui a beaucoup augmenté en France, en ces dernières années, absorbe une grande partie des expéditions des filatures de Shanghaï (titre fin) à destination de notre pays. Par contre, l'Amérique achète surtout les titres fermes.

Depuis deux ans environ, une certaine quantité de soie blanche indigène est redévidée par des établissements chinois de Shanghaï pour améliorer le premier travail fait à la main, c'est ce que l'on appelle ici le X-Rees. Les bonnes qualités ont atteint le prix de 630 taëls en 1901. L'exportation a lieu surtout à destination de New-York.

La saison 1901-1982 à été excellente, 94,605 balles (y compris 18/20,000 piculs en soies blanches redévidées) de soie de toutes catégories alors que la moyenne établie pour dix années ne dépasse pas 84,200 balles.

Les exportations totales de tout l'Extrême-Orient se sont élevées à 206,276 balles, contre 183,856 balles au cours de la saison 1900-1901.

Il existe à Shanghaï 27 maisons européennes achetant les soies grèges et les exportant en Europe : 7 françaises, 7 suisses, 9 anglaises et américaines, 3 allemandes et 1 italienne.

La France est restée jusqu'ici le plus gros acheteur à Shan

ghaï des soies en général. L'Amérique absorbe maintenant la moitié de la production des filatures et le quart de la production de soie sauvage. New-York est devenue un danger pour la France et l'Italie en accaparant une énorme quantité de matière première et augmente également chaque année ses achats en soie sauvage.

Le tableau suivant qui vient compléter ceux publiés sous la rubrique « Commerce général » est d'ailleurs très instructif à ce point de vue. Il concerne les exportations de soies blanches en Europe, par balles de 80 catties, et en Amérique, par balles d'un picul. Il comprend également les expéditions de soie jaune, des soies de filature et des soies sauvages en balles de 60 kilos 48.

Saisons.	Soie blanche.	Soie jaune.	Soie Total.	Filatures vapeur. Europe	Filatures vapeur. Amérique.	Soies sauvages. Europe.	Soies sauvages. Amérique.
	Balles		Balles.				
1901-1902	33.756	14.976	68.732	7.199	6.931	8.752	2.971
1900-1901	47.760	12.176	59.936	6.149	4.418	12.757	1.520
1899-1900	62.957	14.473	77.430	5.911	5.453	10.398	1.623
1898-1899	52.459	8.998	61.457	4.735	3.267	16.553	
1897-1898	44.210	9.278	53.488	4.615	5.894	11.977	

Le détail des exportations par pays de destination est également intéressant.

Londres.	France.	Italie et Suisse.	Russie.	Amérique.	Bombay et ports de l'Est.	Ports de la côte.	Saisons
Balles.		Balles.		Balles.	Balles.		
3.526	27.597	12.823	1.102	9.094	11.223	3.367	1901-1902
3.427	24.040	9.243	1.087	5.447	14.550	2.142	1900-1901
6.054	35.224	10.840	1.433	10.530	8.192	5.157	1899-1900
2.134	32.606	10.318	1.420	6.360	6.449	2.080	1898-1899
1.692	27.391	7.654	2.336	6.189	5.776	2.450	1897-1898

La France a acheté un maximum en 1892-1893, soit 47,754 balles et l'Amérique en 1894-1895, 12,760 balles. La Russie n'a commencé à envoyer des ordres d'achat sur ce marché qu'à partir de 1897-1898.

De Yokohama, on a exporté en 1901-1902, 25,122 balles à destination de l'Europe et 42,744 balles pour les Etats-Unis. Total 67,866. De Canton on a exporté en 1901-1902, 34,615 balles de 80 catties pour l'Europe, 7,875 balles de 80 catties pour les Etats-Unis et 1,325 balles de 100 catties pour l'Inde. Total 43,815 balles de 80 catties.

On peut donc résumer ces chiffres en donnant comme grand total des exportations de Chine (Shanghaï et Canton) et du Japon à destination de l'Europe et de l'Amérique (soies sauvages et de filatures à vapeur exceptées) 164,488 balles en 1901-1902, 104,775 balles pour l'Europe et 59,713 balles pour l'Amérique.

Déchets de soie. — L'exportation des déchets de soie, dans le port de Shanghaï s'élève à 46,500 piculs de 60 kilog. 48 par an, et la partie destinée à la France peut être évaluée à 30,000 piculs. On travaille les déchets dans les départements du Rhône, de l'Ain, du Gard, de l'Aube, etc., ainsi qu'à Bâle, en Suisse et et à Milan.

L'intérieur de la Chine fournit 90 0/0 environ des déchets pour l'exportation. Les déchets des filatures de Shanghaï sont plus riches en matière soyeuse, les cocons travaillés étant de meilleure qualité, ils comprennent le blaze, le frison et quelques déchets de cocons.

On peut dresser un tableau intéressant des exportations de déchets (générales et à destination de la France) :

	Total.	Part de la France.	Pays qui prennent la plus grosse part de la balance.
	Piculs.		
Bas déchets indigènes	30.000	25.000	Angleterre
Déchets inférieurs de filatures	1.500	1.200	
Cocons percés (ayant servi pour le grainage)	1.500	1.000	Amérique
Curly	4.000	2.000	Angleterre
Bourres	500	200	Angleterre
Frisons	1.000	500	Italie
Déchets de tussah	8.000	1.000	
	46.500	30.000	

Ces déchets sont expédiés en balles pressées de 3 piculs et se vendent rendues Marseille de 1 fr. 20 à 8 fr. 50 le kilog.

Il faut ajouter aux chiffres précédents 3,000 piculs environ de vieilles ouates de soie que les indigènes placent sous les doublures de leurs vêtements, en hiver et qui doit être un réceptacle à vermine. L'exportation se partage entre la France et l'Allemagne à un prix rendu de 0 fr. 50 le kilog.

Le Japon achète les cocons doubles qui sont dévidés par des filatures spéciales. La France ne paie pas suffisamment cet article.

On compte à Shanghaï 7 maisons, dont 2 françaises (Olivier et Cie et Pila et Cie) qui s'occupent de l'exportation des déchets.

Il existe aussi en cette ville une usine pour le traitement des déchets de soie, qui appartient à la grosse firme anglaise Jardine Matheson et Co.

Soieries indigènes (pongées). — On exporte de Shanghaï trois sortes de pongees :

1° Les pongées blancs fabriqués à Hang-Tchao avec des soies blanches indigènes ;

2° Les pongées de Chantoung de couleur jaunâtre fabriqués à Tchefou et en Mandchourie ;

3° Les pongées du Honan fabriqués dans la province de ce nom et dont la couleur est intermédiaire entre celle des pongées de Hangtchao et de Chantoung.

On exporte en France des pongées blancs (Lyon-Paris) et des pongées jaunes (Paris-Lyon), où ils sont teints et imprimés. Le reste va en Angleterre, en Suisse, en Amérique, etc.

Les expéditions de pongées de Chine ont diminué par suite de la concurrence qui leur est faite par les articles similaires du Japon et aussi de la mauvaise qualité des pongées livrés en ces derniers temps par les Chinois.

Expéditions de cocons. — Depuis quelques années on expédie en Italie (Milan) des cocons fins (filatures) provenant de Woosie et de Shaoshin, en balles légèrement pressées. La quantité exportée annuellement de Shanghaï peut être évaluée à 1,000 piculs.

Thés. — Plusieurs maisons françaises de Shanghaï ont essayé à différentes reprises d'exporter directement en France les thés de Hankeou, mais leur tentative a été plutôt malheureuse. On leur a objecté que leurs thés étaient trop chers pour la qualité. En effet, on trouve à Hankeou ainsi qu'à Foutchéou des maisons solidement établies qui se font une spécialité de l'exportation des thés et, notamment des maisons anglaises très bien organisées qui fournissent en Europe, en temps utile, des échantillons de la nouvelle récolte. Ces maisons sont à même d'assurer ensuite de grosses expéditions, en profitant de taux de fret réduits, et les mélanges opérés en Europe avec des thés de Ceylan et autres plaisent beaucoup à la clientèle française.

Il est à considérer aussi que les thés du Tonkin, qui sont admis à demi-droit en France commencent à concurrencer les thés de Chine.

Tresses de paille. — Les tresses de paille grèges exportées de Shanghaï proviennent de Tchéfou (Chantoung) et du Honan.

Elles se divisent en trois classes :

1° Les tresses unies, qui se subdivisent en tresses blanches, fabriquées avec le pied de la paille, et tresses mottled (blanche et jaune mélangées), fabriquées avec la pointe de la paille;

2° Les tressos fantaisies blanche à mottled:

5° Les tresses split (fendues), fabriquées avec de la paille fendue en deux dans sa longueur.

Ces tresses s'expédient en balles de 240 pièces pliées sur une longueur d'un demi-yard et mesurant 30, 60 et 120 yards. Cette dernière longueur est préférée du commerce.

Les tresses fragiles (split) s'expédient en caisses et, suivant leur finesse, on emballe jusqu'à 480 pièces en un même colis.

A l'époque où il n'y avait pas de blanchisseurs de paille en France, le marché des tresses se trouvait à Londres, mais

actuellement on expédie directement à Marseille et au Havre pour le Dauphiné, la Haute-Garonne, Paris et l'est de la France.

On peut estimer les expéditions directes de tresses en France à une valeur de 1 million de francs par an environ et la France augmente de plus en plus ses achats sur notre place.

Des maisons américaines et anglaises solidement établies à Shanghaï se contentent d'une petite commission pour conclure, par l'intermédiaire de leurs agents en France, des ventes importantes avec nos manufactures.

Nattes de Ningpo. — On expédie en France (Marseille et Havre) des nattes en jonc de Ningpo (grège et couleur) parrouleaux de 40 yards sur 1 yard de large. 10 piastres le rouleau à Shanghaï.

Chapeaux de paille. — Les chapeaux de Ningpo, localite située à dix-sept heures de Sanghaï, sont faits de jonc. Les articles pour hommes, femmes, fillettes et garçonnets s'exportaient en très grande quantité il y a quelque vingt ans ; mais en 1889, la demande s'arrêtait par suite de la mauvaise foi des fabricants qui avaient livré des chapeaux de qualité médiocre et aussi par suite d'une accumulation des stocks en Europe. Les achats reprenaient en 1892 pour progresser jusqu'en 1901.

A l'époque de la crise, on essayait à Ningpo, de tresser des chapeaux avec des matières provenant du Japon (écorce de bois, etc.). Cette tentative eut du succès et la demande de France et d'Amérique s'étant accentuée, le prix de la main-d'œuvre fut augmenté.

On expédie environ 5,000 balles de chapeaux (valeur 250,000 francs) bon an mal an en France. Une balle de chapeaux de paille vaut de 40 à 50 fr. et contient 600 chapeaux ; le chapeau de bois vaut plus cher, de 130 à 150 fr. la balle. En 1888, les expéditions annuelles atteignaient 10,000 balles.

Peaux séchées (vaches, buffles). — En 1901, on a expédié de Shanghaï pour une valeur de 14 millions de francs de peaux séchées de vaches et de buffles provenant de Hankeou et de la vallée du bas Yangtze. La part afférente à la France peut être évaluée à 3 millions de francs.

Il existe trois catégories de peaux :

1° Les poids légers (3 à 10 livres anglaises la pièce) qui s'expédient dans le midi de la France et en Italie ;

2° Les poids moyens (de 10 à 20 livres) qui s'expédient en Amérique et en Allemagne ;

3° Les poids lourds (de 20 à 30 livres et au-dessus) expédiés au Havre.

Les envois à destination de la France comprennent la première qualité (best selected) et un peu de la deuxième qualité.

Les tanneurs français ont commencé, il y a dix ans environ, à traiter des achats de peaux provenant de l'empire du Milieu,

et depuis trois ou quatre ans, ils ont augmenté leurs ordres, ayant constaté que cette marchandise est de belle et de bonne qualité et d'un prix assez réduit (cuir d'un bon rendement).

La construction de lignes ferrées dans l'intérieur de la Chine, concentrera à Shanghaï, dans quelques années, une plus grande quantité de peaux pour l'exportation.

Peaux de chèvres (brutes). — Les peaux de chèvres de la vallée du Yangtze sont moins bien préparées que celles du Petchili. En 1901, on a expédié de Shanghaï pour une valeur de 3,600,000 fr. de peaux brutes en balles pressées pesant 400 kilogrammes.

Ces peaux sont également classées en trois catégories :

Tientsin, lourdes pour maroquinerie, 12 kilog la douzaine;

Hankeou, plus légères, 8 à 9 kilog. la douzaine pour mégisserie;

Bas Yangtze, plus légères, 8 à 9 kilog. la douzaine pour mégisserie.

La plus grande partie des expéditions a lieu à destination de New-York, via Suez. Les acheteurs français sont trop difficiles pour les classements.

Tapis de chèvres (préparés). — Le principal marché pour ces articles se trouve à Tientsin; cependant, le port de Shanghaï a expédié pour une valeur de 1,800,000 fr. de tapis gris, noirs et blancs en 1901. La part dévolue à la France était assez élevée : 200,000 fr., nos douanes acceptant ces tapis en franchise. Plusieurs maisons françaises se fournissent encore à Londres.

C'est l'Amérique qui absorbe la plus grande partie des exportations. La confection des vêtements spéciaux pour l'automobilisme a augmenté les demandes de ces peaux préparées.

Fourrures diverses. — On exporte de Shanghaï différentes fourrures provenant de Tientsin, notamment l'agneau de Mongolie (simple, en croix, en robe) au poil long et frisé, la zibeline, la loutre, la belette, les queues d'écureuil, etc., des peaux de chevreaux (simple et en croix), etc. Peu de ventes sont conclues directement avec la France. Plusieurs maisons de Londres et de Leipzig possèdent sur les lieux de production des agents qui leur expédient des fourrures en consignation, et les acheteurs français préfèrent s'approvisionner sur ces grands marchés d'Europe, où ils ont toute latitude pour inspecter la marchandise. Une grande maison parisienne a cependant un acheteur à Shanghaï.

Soies de Porc. — On exporte de ce port des quantités importantes de soies de porc provenant de Nieoutchouang, Tientsin, Hankéou, Tchefou et du district même de Shanghaï.

Les soies blanches sont classées comme supérieures, puis vient la qualité noire, et enfin la qualité grise qui est ordinaire. Les dimensions marchandes varient entre 2 pouces et 6 pouces

et demi. La brosserie française et la brosserie allemande absorbent une grande partie de l'exportation. Nos achats peuvent être estimés à 2,500,000 fr.

Il ne s'effeetuait par d'expéditions directes en France il y a quelque dix ans. On achetait alors à Londres et à Leipzig.

Noix de Galle. — Les noix de galle proviennent de Setchouen et le grand marché de ce produit se trouve à Hankeou. Une grosse exportation a lieu à destination de l'Allemagne pour la fabrication des extraits de tannin et pour la teinture des peaux.

La France reçoit bon an mal an pour une valeur de 250,000 francs de noix de galle.

Graines de sésame. — On produit beaucoup de graines de sésame dans la vallée du Yangtze et l'exportation de ce produit oléagineux augmente depuis quelque temps à destination de l'Europe, au grand détriment de l'Inde.

L'Italie, notamment, est un gros acheteur; depuis trois ans, la France envoie des ordres d'achat qui semblent susceptibles d'augmentation. Elle reçoit actuellement environ pour 2 millions de francs de graines de sésame expédiées de Shanghaï pour Marseille, Dunkerque, Nantes et Bordeaux.

Les sésames blanches sont produites en plus grandes quantités que les jaunes et les noires. Les expéditions ont lieu par sac de 70 kilog. et le prix rendu en France est d'environ 30 fr. les 100 kilog.

Jute et ramie. — Le jute provenant de Tientsin est d'excellente qualité. Le jute de Hankeou, qui s'expédie un peu en France, est très blanc, très long et très beau.

On évalue à 800 tonnes la quantité de ramie expédiée en France annuellement, en balles pressées, à raison de 70 fr. les 100 kilog. rendu Marseille ou Havre.

La ramie blanche est plus en demande que la ramie verte.

Les Chinois et les Japonais sont gros consommateurs de ce textile.

On assure que des capitalistes anglais vont fournir des capitaux à M. Bennertz, l'inventeur d'un nouveau procédé de décortication de la ramie, pour monter une grande filature à Shanghaï. Ce procédé, qui ne nécessiterait l'emploi d'aucun acide, est tenu secret par la « Anglo Chinese Fibre Company Limited » de cette ville qui l'aurait acheté à M. Bennertz.

Coton grège. — Le coton de Chine provenant du Setchouen, de Hankeou et du district de Shanghaï est très court de fibre, très grossier mais très blanc.

La consommation locale est très importante, au point même d'obliger les filatures du pays à conclure de gros achats de coton indien. Cependant, on satisfait à la demande intermittente

venant d'Europe pour la fabrication du coton hydrophile. Prix : 100 fr. environ les 100 kilog. rendu.

Laines en suint. — Le grand marché des laines en suint de Mongolie se trouve à Tientsin. Quelques laines du Setchouen sont expédiées de Shanghaï.

Les qualités sont grossières (40 0/0 d'impuretés) et sur la quantité totale exportée de ce port chaque année (50,000 piculs environ), la part de la France est peu importante. La plupart des envois sont à destination de l'Amérique pour la fabrication des tapis.

Colle de poisson. — La colle de poisson exportée de ce port provient de Ningpo ; elle est fabriquée avec une espèce de poisson qui passe dans nos parages une fois par an et le prix de cet article varie suivant l'importance de la pêche.

On exporte, bon an mal an, en France, pour 120,000 fr. de cette colle rendue Marseille à raison de 5 fr. 50 le kilogramme environ.

Plumes, mode. — On estime à 600 000 fr. environ le montant total des achats faits par Paris sur la place de Shanghaï pour l'aigrette, la crosse du Setchouen, etc. Les prix de ces plumes subissent des fluctuations suivant la mode et l'importance du stock ; la crosse conserve toujours une valeur supérieure à l'aigrette (5 fr. le gramme environ). Les exportations de plumes fantaisie (aigle, hibou, etc.) sont peu importantes.

Suif animal et végétal. — Bien que les Chinois emploient une grande quantité de suifs animal et végétal, il s'exporterait une plus grosse quantité de ces produits si l'on trouvait en Chine du bois pour la fabrication des tonneaux. Expédier du suif dans des récipients défectueux pour passer les tropiques n'est pas chose pratique. D'autre part, les indigènes ont fraudé ces produits destinés à l'exportation en les mélangeant avec de l'huile ou autres ingrédients de mauvaise qualité et la demande a diminué. Le prix du suif animal rendu en France est d'environ 60 fr. les 100 kilog. Le suif végétal trouve peu de débouchés dans notre pays, mais se vend bien en Italie.

Plumes pour literie. — On exporte de Shanghaï des quantités assez importantes de plumes de canard et d'oie, provenant du district de Nankin, à destination de Londres et en Allemagne.

Il y aurait peut-être là un article pouvant s'importer en France.

Musc (chevrotin). — Depuis quelques années nos parfumeurs cherchent à s'affranchir de l'intermédiaire de maisons de Londres pour opérer leurs achats de musc à Setchouen. Ce produit est très fraudé par les indigènes, aussi est-il nécessaire d'entrer en rapport avec une maison sérieuse de notre place

pour se garantir contre des surprises désagréables, vu le prix demandé : de 1,500 à 3,000 fr. le kilog., suivant qualité.

On vend directement en France chaque année pour une valeur totale de 250,000 fr. de musc transité à Shanghaï.

Huiles de bois de thé, de sésame, etc. — Les différentes huiles fabriquées en Chine mériteraient d'attirer l'attention de nos négociants, mais jusqu'ici ces produits n'ont pu être exportés faute de tonneaux. On ne trouve pas de bois dans la vallée du bas Yangtze, formée d'alluvions, et des essais tentés à différentes reprises, d'expédier des huiles dans des vieux bidons à pétrole ont donné des résultats déplorables. Les japonais demandaient jusqu'à ces derniers temps 10 et 12 fr. pour fournir les douelles nécessaires à la construction du tonneau ; actuellement ils parviennent, la concurrence aidant, à livrer des tonneaux sur notre place à raison de 7 et 9 fr. et on peut s'attendre, si toutefois les marchés d'Europe s'y prêtent par la suite, à voir le commerce d'exportation des huiles chinoises prendre un jour un grand développement.

Conclusions. — Donner à la fin de ce travail des conseils à nos exportateurs serait fastidieux. On leur a ressassé maintes et maintes fois les mêmes formules qui s'appliquent pour la plupart à tous les pays en général. On leur a dit et redit de s'appliquer à imiter leurs concurrents étrangers qui s'entendent parfaitement à organiser la « chasse aux affaires » et qui savent exploiter, selon les règles modernes, les veines nouvellement découvertes.

Nos négociants connaissent aujourd'hui aussi bien que les consuls les méthodes employées par les Allemands, les Américains et les Anglais, pour développer leur commerce en Extrême-Orient et qui consistent à se tenir à l'entière disposition des acheteurs et non à leur imposer une manière de faire contraire à leurs goûts et à leurs préférences ; à accorder de longs crédits, à supporter une bonne part des frais de publicité nécessaires pour lancer une nouvelle marque d'une façon intelligente ; à assurer les expéditions ; à envoyer sur les grands marchés des voyageurs expérimentés parlant au moins l'anglais et aux gages de syndicats de négociants quand les frais à supporter sont trop onéreux pour une seule maison. Nos grandes maisons françaises telles que Cusenier et C°. Lecourt Price et C°, etc., etc., qui envoient des voyageurs en Extrême-Orient n'ont pas à se repentir de leur initiative coûteuse.

En somme, tout ceci peut se résumer en peu de mots. Dépenser pour recevoir. Faire des avances de fonds dans l'espoir et avec la presque certitude d'encaisser des bénéfices : c'est-à-dire semer pour récolter.

KAMMERER,
Consul suppléant de France.

SERRE,
Elève Vice-Consul.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 6 AOUT 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 250

GRÈCE

Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 10 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
233.	—	**Chili** : Situation de l'industrie manufacturière au Chili.	» 10
234.	—	**Danemark** : Mouvement du commerce extérieur du Danemark en 1901. — Le commerce français en Danemark.	» 20
235.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Commerce et navigation du port de Calcutta en 1901-1902 (du 1er avril au 31 mars).	» 10
236.	—	**États-Unis** : Les ressources minérales des États-Unis et notamment des Etats de la circonscription consulaire de Chicago.	» 10
237.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Commerce extérieur et navigation du Canada en 1901-1902. — Conseils aux exportateurs français.	» 10
238.	—	**Angleterre** : Situation économique du Royaume-Uni et le commerce franco-britannique en 1902.	» 80
239.	—	**Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la Région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902.	» 10
240.	—	**Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902.	» 10
241.	—	**Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901.	» 40
242.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902	» 20
243.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902.	» 20
244.	—	**Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 . . .	» 20
245.	—	**Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902	» 20
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation.	» 1 0
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902	» 20
248.	—	**Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901.	» 50
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France.	» 30

GRÈCE

Mouvement Commercial et maritime du port de Patras en 1902.

Patras... Le mouvement général du port de Patras pendant l'année 1902 a été :

Pour les Importations . . .	12.770.542	francs.
Pour les Exportations . . .	26.975.063	—
Soit un total de	39.745.605	—

Si l'on compare ces chiffres avec ceux de l'année précédente, on trouve que les Importations ont augmenté de 695,047 fr. et les Exportations de 5,424,250 fr., soit dans l'ensemble une différence en faveur de la présente année de 6,119,297 fr.

Dans une période de cinq ans, le mouvement des transactions s'est élevé de 28 à 40 millions de francs. Patras, dont sa position fait déjà l'entrepôt naturel du golfe de Corinthe et des et des îles Ioniennes (excepté Corfou), tend de plus en plus à devenir la capitale économique du Péloponèse. L'ouverture de la ligne Pyrgos-Meligala-Calamata, en resserrant les liens de dépendance de la Messénie ne peut que favoriser ce développement.

IMPORTATION

L'Importation se répartit comme suit :

Angleterre	3.599.302	francs.
Russie	3.115.682	—
Autriche	1.547.614	—
Italie.	858.345	—
Bulgarie	769.698	—
Turquie	704.830	—
Allemagne	622.686	—
Amérique (Etats-Unis) . .	422.686	—
France	362.185	—
Belgique	310.936	—
Roumanie	193.875	—
Afrique	124.021	—
Portugal	71.842	—
Suisse	30.902	—
Hollande	17.589	—
Hindoustan	12.536	—
Divers	8.330	—

La France est passée du sixième rang au neuvième. Mais ce recul est plus apparent que réel. Deux faits nouveaux en rendent compte. D'une part, la minoterie, cliente jus qu'ici fidèle de la Russie, pour les céréales, qui constituent le tiers de l'importation totale, s'est adressée cette année à la Bulgarie et à la Turquie, dont le chiffre d'affaires a quintuplé. Bourgas et Dédéagatch sont entrés en lutte avec Odesa et Taganrog. D'un autre côté, les produits des Etats-Unis se montrent chaque année plus nombreux aux dépens des Etats fournisseurs du Vieux Continent.

Au milieu de ces déplacements, la France demeure stationnaire et dans le chiffre global de l'importation, la proportion qui lui revient reste à peu près fixe. Le léger fléchissement observé sur l'année dernière (352,185 fr. au lieu de 372,708) doit être attribué à l'irrégularité déconcertante pour les commandes, du service des Messageries Maritimes. Si l'Autriche progresse chaque année (874.000 fr. en 1900; 1.297.000 en 1901; 1.547.000 en 1902), elle le doit moins à la proximité de ses ports. Trieste et Fiume, qu'à la régularité et la multiplicité de ses lignes de navigation qu'elle a presque doublées depuis deux ans.

Les tableaux suivants donnent le relevé des principaux produits importés et l'indication de la part prise dans chaque catégorie par les pays étrangers.

Fils en général

Valeur: 384,176 francs.

Provenance :		
Angleterre	181.075	francs.
Turquie	146.424	—
Afrique	41.475	—
Allemagne	11.042	—
Autriche	2.219	—
Italie	1.191	—
France	750	—

Tissus de coton.

Valeur: 1.202.024 francs.

Provenance :		
Angleterre	1.101.350	francs.
Allemagne	43.242	—
Italie	29.958	—
Autriche	18.073	—
France	4.711	—
Belgique	4.374	—
Suisse	316	—

Tissus de lin (toiles.)

Valeur : 25,308 francs.

Provenance :

Angleterre	10.892	francs.
Belgique	8.551	—
Allemagne	3.326	—
Suisse	1.600	—
Autriche	742	—
France	197	—

Tissus de laine

Valeur : 515,453 francs,

Provenance :

Angleterre	419.824	francs.
France	32.369	—
Allemagne	30.160	—
Autriche	20.842	—
Tuquie	5.791	—
Belgique	5.660	—
Suisse	807	—

Soieries.

Valeur : 53,843 francs.

Provenance :

France	21.437	francs.
Susse	18.904	—
Angleterre	6.340	—
Autriche	3.257	—
Allemagne	2.583	—
Italie	1.322	—

Métaux bruts.

Valeur : 461,867 francs.

Provenance :

Belgique	226.230	francs.
Allemagne	118.959	—
Angleterre	81.474	—
Hollande	13.260	—
Autriche	12.601	—
Etats-Unis	7.630	—
France	1.713	—

Métaux ouvrés.

Valeur : 450,896 francs.

Provenance :

Allemagne	164.237	francs
Angleterre	134.892	—
Autriche	52.106	—
France	47.420	—
Italie	38.849	—
Belgique	13.356	—

Vins et spiritueux.

Valeur : 7,491 francs.

Provenance :

Angleterre	5.156	francs.
France	1.052	—
Allemagne	461	—
Italie	446	—
Autriche	376	—

Bois de construction.

Valeur : 475,536 francs.

Provenance :

Autriche	375.955	francs.
Roumanie	78.114	—
Italie	21.467	—

Douves, cerceaux.

Valeur : 163,271 francs.

Provenance :

Autriche	113.519	francs.
Angleterre	27.144	—
Italie	22.608	—

Eaux minérales et produits antiseptiques.

Valeur : 158,890 francs.

Provenance:

Allemagne	69.776	francs
France	62.991	—
Autriche	17.591	—
Italie	6.120	—
Angleterre	2.412	—

Céréales et Farines.

Valeur : 4,461,889 francs.

Provenance :

Russie	3.089.896	francs.
Bulgarie	758.614	—
Turquie	439.793	—
Roumanie	114.041	—
France	43.805	—
Allemagne	5.753	—
Australie	987	—

Salaisons, poissons fumés et saurés.

Valeur : 6,75856 francs.

Provenance :

Angleterre	423.934	francs.
Autriche	82.577	—
Portugal	71.343	—
Italie	47.128	—
Turquie	22.877	—
Afrique	15.186	—
Russte	9.217	—
France	3.095	—

Peaux brutes.

Valeur : 169,833 francs.

Provenance :

Etats-Unis	131.014	francs.
Belgique	17.600	—
Italie	10.094	—
Angleterre	7.144	—
Hollande	2.188	—
Afrique	1.794	—

Peaux ouvrées.

Valeur : 46,126 francs.

Povenance :

France	25.417	francs.
Allemagne	18.197	—
Autriche	1.174	—
Italie	1.070	—
Etats-Unis	268	—

Cire, Paraffine.

Valeur : 73,101 francs.

Provenance :

Angleterre	47.838	francs.
Italie	16.354	—
Autriche	8.754	—
Turquie	155	—

Armes.

Valeur : 20.361 francs.

Provenance :

Autriche	7.111	francs.
Angleterre	6.570	—
France	3.000	—
Italie	2.400	—
Allemagne	930	—
Belgique	350	—

Chapeaux, feutres.

Valeur : 40,509 francs.

Provenance :

Italie	24.695	francs.
Angleterre	6.785	—
France	5.779	—
Autriche	2.395	—
Allemagne	855	—

Sucres et sucreries.

Valeur : 470,551 francs.

Provenanee :

Autriche	469.867	francs.
Angleterre	684	—

Légumes secs, riz.

Valeur : 204,193 francs.

Provenance :

Autriche	117.524	francs.
Italie	48.280	—
Bulgarie	11.084	—
Russie	6.453	—
Turquie	4.199	—
France	4.157	—
Aindoustan	4·096	—
Allemagne	2.998	—
Angleterre	2.676	—
Roumanie	1.720	—
Divers	1.606	—

Café.

Valeur : 283,257 francs.

Provenance :

Amérique	283.257	francs.

Denrées coloniales.

Valeur : 43,549 francs.

Provenance :

Autriche	28.330	francs.
Hindoustan	7.592	—
Turquie	5.968	—
Italie	1.009	—
Angleterre	410	—
France	240	—

Houille.

Valeur : 593,685 francs.

Provenance :

Angleterre	552.385	francs.
Allemagne	41.300	—

Soufre.

Valeur : 544,381 francs.

Provenance :

Italie	544.381	francs.

Huiles (à l'exception des huiles pharmaceutiques).

Valeur : 62,592 francs.

Provenance :

Angleterre	43.437	francs.
France	17.959	—
Allemagne	1.146	—

Chanyre, sparterie, crin végétal.

Valeur : 78,232 francs.

Provenance :

Italie	21.088	francs.
Angleterre	19.784	—
Autriche	15.810	—
Afrique	7.375	—
Divers	7.050	—
France	6.277	—
Hindoustan	848	—

Verrerie, faïence, porcelaine.

Valeur : 109,151 francs.

Provenance :

Belgique	33.645	francs.
Allemagne	27.519	—
France	20.821	—
Autriche	20.018	—
Angleterre	4.691	—
talie	2.457	—

Couleurs végétales et minérales.

Valeur : 69,756 francs.

Provenance :

Allemagne	27.055	francs.
Autriche	15.860	—
Angleterre	12.985	—
France	10.359	—
Italie	2.327	—
Belgique	1.170	—

Produits chimiques, sulfate de cuivre, acides.

Valeur : 520,974 francs.

Provenance :

Angleterre	432.643	francs.
Etats-Unis	54.000	—
Autriche	15.904	—
Allemagne	9.309	—
France	4.865	—
Suisse	2.585	—
Italie	1.658	—

Papeterie.

Valeur : 119,346 francs.

Provenance :

Autriche	85.117	francs
Angleterre	16.648	—
Allemagne	12.792	—
Italie	1.940	—
France	1.537	—
Suisse	1.312	—

Bois : essences forestières.

Valeur : 45,036 fraucs.

Provenance :

Turquie	25.070	francs.
Autriche	13.897	—
Angleterre	3.595	—
Italie	2.280	—
France	194	—

Minerai, ciment, chaux hydraulique.

Valeur : 15,321 francs.

Provenance :

France	10.531	francs.
Angleterre	3.532	—
Autriche	1.177	—
Allemagne	667	—
Italie	292	—
Turquie	122	—

Peaux.

Valeur : 7,985 francs.

Provenance :

Autriche	5.266	francs.
Angleterre	2.139	—
France	505	—
Italie	75	—

Quincaillerie.

Valeur : 45,955 francs.

Provenance :

Autriche	12.752	francs.
Allemagne	12.330	—
France	12.185	—
Italie	6.616	—
Angleterre	2.072	—

Caoutchouc.

Valeur : 48,242 francs.

Provenance :

Angleterre	34.684	francs.
Autriche	7.211	—
France	2.954	—
Allemagne	2.883	—
Suisse	504	—

Produits agricoles.

Valeur : 35,827 francs.

Provenance :

Turquie	28.114	francs.
Afrique	4.191	—
Autriche	1.469	—
Russie	1.116	—
France	99	—
Angleterre	838	—

Sur plusieurs de ces articles, il serait possible à la France d'accroître le chiffre de ses affaires. Je choisirai comme exemple les poissons salés ou fumés. La France en importe pour 3,000 francs contre l'Angleterre 424,000. On voit quelle part minime, pour ne pas dire dérisoire, elle prend au commerce de ces produits. C'est l'Angleterre presque seule qui approvisionne le marché. Nous aurions le plus grand intérêt à le lui disputer sérieusement. En effet, le poisson salé, fumé ou sauré joue un rôle capital dans l'alimentation grecque. La religion orthodoxe multiplie les jours de maigre et ce maigre, très sévère, est observé par toutes les classes de la société. A côté des olives et des légumes cuits à l'eau, la morue, le hareng, la poulpe et le calmar séchés constituent pendant 170 jours de l'année la base des repas.

Or, la morue française plus appréciée que le produit de qualité inférieure et souvent avarié, que les voiliers anglais apportent de Labrador, ne fait ici que de rares apparitions. Pour la première fois cette année, Fécamp a envoyé quelques barils de harengs, la Tunisie quelques ballots de poulpes. Je ne doute pas qu'un effort sérieux et suivi de nos négociants ne réussisse à élargir la consommation des produits d'origine française. Malheureusement ils semblent se désintéresser de cette place. Plusieurs d'entre eux, sollicités par des maisons sérieuses de notre ville, n'ont prêté à ces offres qu'une attention distraite.

EXPORTATION

Le principal article d'exportation, le raisin de Corinthe figure pour 94 0/0 dans l'exportation totale, soit 25,538,148 fr., représentant 165,058,964 livres vénitiennes (la livre vénitienne à 0 kilog. 480) ou 79,228 tonnes.

La récolte de 1901 s'est élevée à 148,000 tonnes contre 143,000 en 1001. (La récolte moyenne est de 150,000 tonnes). Au débnt de la campagne 1901-1902, le stock étant épuisé, la demande est générale. Toutes les qualités trouvent des prix rémunérateurs. L'empressement de l'offre par suite des bons prix amène une détente pendant septembre et octobre 1901. En novembre, les prix s'améliorent et se maintiennent jusqu'en avril 1902. A ce moment la perspective d'une bonne récolte détermine un fléchissement des cours qui ne se relèvent légèrement que dans les derniers mois de l'année.

Les prix, pour les diverses qualités ci-après, ont été :

(En francs par 100 kilog.)

Vostitza	de 47	francs	à 50
Golfe	de 40	—	à 45
Patras	de 35	—	à 42
Amalias	de 30	—	à 38
Provincial	de 25	—	à 35

La majeure partie du raisin exporté (12,318,743 fr.) est allée en Angleterre.

Viennent ensuite :

L'Allemagne	3.967.630	francs
Les États-Unis	3.704.615	—
La Hollande	2.782.621	—
L'Australie	1.449.018	—
L'Autriche	624.601	—
La France	605.514	—
L'Italie	59.686	—
Le Danemark	11.193	—
L'Indoustan	8.008	—
Le Cap	4.211	—
La Turquie	1.221	—

Vins.

L'exportation a été de 316,863 fr. La France qui jusqu'à ce jour était le plus gros acheteur, est cette année le plus faible 80 francs. Il a été exporté en Autriche pour 148,000 fr. de vin blanc, 50,000 fr. de vin blanc en Italie, 66,000 fr. de mistelles en Hollande, 28,000 fr, de mistelles en Angleterre.

Spiritueux.

Valeur de l'exportation : 11,812 fr.

Principale destination : Turquie . . 8.000 francs

Vallonnées.

Valeur de l'exportation : 168,637 fr. à 190 fr. la tonne.

Destinations :	Autriche	145.045 francs.
—	Angleterre	14.002 —
—	Allemagne . . .	9.590 —

Figues.

Valeur de l'exportation : 65,171 fr.

Destinations :	Angleterre . . .	61.656 francs.
—	Autriche	3.517 —

Cédrats.

aleur de l'exportation : 16,662 fr.

isqu'à présent Syra avait le monopole de ce commerce. Destition : les États-Unis.

Réglisse.

leur de l'exportation : 125,673 fr.

Destinations :	Italie.	119.709 francs.
—	Autriche	5.964 —

Olives.

eur de l'exportation : 8,566 fr.

stinations principales :	Angleterre. .	3.691 francs.
— —	États-Unis . .	4.009 —

Huile d'olive.

Vr de l'exportation : 23,950 fr.

Destinations :	Afrique	7.975 francs.
—	Angleterre. . . .	4.691 —
—	Autriche	3.469 —
—	États-Unis. . . .	3.230 —
—	France	2.420 —
—	Roumanie. . . .	1.520 —
—	Turquie.	645 —

Son.

Valeur de l'exportation : 45,183 fr.

Destinations :	Autriche.	35.583	francs.
—	Allemagne.	9.600	—

Tabac.

Valeur de l'exportation : 5,795 fr.

Destinations :	Turquie	3.025	francs.
—	Angleterre.	2.770	—

Peaux.

Valeur de l'exportation : 475,570 fr.

Destinations :	Autriche.	398.833	francs.
—	France	76.737	—

Laines.

Valeur de l'exportation : 18,854 fr.

Destinations :	Autriche.	18.854	francs.

Fromages.

Valeur de l'exportation : 104,856 fr.

Destinations :	États-Unis	39.130	francs.
—	Italie	28.804	—
—	Angleterre.	18.408	—
—	Allemagne.	10.236	—
—	Afrique	7.270	—
—	Autriche.	1.008	—

Cocons.

Valeur de l'exportation : 2,096 fr.

Destinations :	Autriche.	1.600	franc
—	France	496	—

C'est la premibre fois que l'Achaïe exporte des coco Le chiffre semble dérisoire, cependant, il a sa signification. Ifaut voir la première manifestation du réveil d'une industrie (fut, autrefois, un facteur important de la prospérité du pays et e les efforts associés de l'initiative privée et des pouvoirs blics tendent à faire revivre. On a fait appel au patriotisme des mes grecques et l'œuvre a été placée sous leur patronage. Atras, à Œgion des comités de dames se sont constitués pour ourager la plantation des mûriers et créer des magnaneries dèles. La société d'agriculture que préside S. M. le Roi de Ge leur a prêté son concours. A Œgion, l'inauguration d'un olissement séricicole a été célébrée avec une solennité pallière. L'évêque a béni le ver bienfaisant. L'orchestre munici a joué les airs nationaux, et le Préfet, dans un discours chreusement acclamé, a évoqué l'époque où sous le règne dasile le Macédonien, Patras comptait 150,000 habitants, dont 00 serfs employés aux filatures. Il a montré Danilis « la reine Pélopo-

nèse », traversant l'Empire dans sa litière dorée pour aller offrir à l'autocrator cent vêtements de soie sortis de ses fabriques, si fins qu'ils tenaient dans le creux d'un roseau. Il aurait pu ajouter que c'est de Patras (1) que Roger de Sicile transporta, après le pillage de la ville, des ouvriers en soie à Palerme et fonda la première manufacture en Italie et dans l'Europe occidentale.

TRAVAUX PUBLICS.

Le 7 septembre 1902 la ligne Pyrgos Meligala avec embranchement sur Kyparissia (96 kilomètres), a été livrée à l'exploitation, Nous avons déjà dit plus haut l'heureuse influence que l'ouverture de cette nouvelle ligne a commencé à exercer sur le développement commercial de notre ville. Elle a fait entrer plus étroitement les riches provinces du Sud de la Morée dans le rayon d'activité économique de Patras. Autrefois il fallait deux jours entiers pour se rendre de Calamata à Patras, soit par le cabotage côtier, soit par la ligne Tripolitza-Corinthe. Aujourd'hui, les deux villes sont à huit heures l'une de l'autre. Le rapport du Conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer Pirée-Athènes-Péléponèse constate la répercussion favorable que dans un si court espace de temps l'exploitation de cette nouvelle section a eue sur l'ensemble du trafic et des recettes du réseau.

La même Compagnie a décidé l'édification d'une gare nouvelle et convenable qu'exige le mouvement croissant des touristes.

De son côté, pour répondre aux vœux du commerce et à ses besoins chaque jour grandissants le Gouvernement fait construire des bâtiments quatre fois plus spacieux pour le service des douanes.

Cours du Change, — Le cours du change pendant l'année 1902 a oscillé : pour la France de 157 à 167 1/2 (à vue) et de 156 à 166 1/2 (à trois mois) ; pour la livre sterling de 39,25 à 42,10 (à trois mois.)

Pour le mark, de 194 1/2 à 206 (à vue).

Pour la couronne autrichienne, de 166 3/4 à 175 (à vue).

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.

Entrées.

	Navires à vapeur.	Voiliers.
Nombre	2.066	3.253
Tonnage.	1.285.102	86.148
Equipage.	59.791	11.164

(1) Et non de l'Andalousie arabe comme on le dit généralement. La « Grande Encyclopédie », Tome 30, article : soie) consacre cette tradition erronée qui a contre elle les temoignages formels des historiens byzantins. Cf. Thomopoulos « Histoire de Patras », pages 239-260.

Soit ensemble 5,319 navires, dont 4,326 helléniques et 993 étrangers, jaugeant 1,371,250 tonnes et montés par 70,955 marins.

Ces chiffres se décomposent ainsi :

Voiliers.

Pavillon.	Nombre.	Tonnage.	Equipage.
Hellénique . . .	2.966	70.542	9.078
Italien	249	12.678	1.912
Turc.	26	1.662	105
Anglais	7	1.006	46
Crétois.	3	60	12
Autrichien . . .	1	44	4
Danois.	1	156	7
Total. . . .	3.253	86.148	11.164

Vapeurs affrétés spécialement.

Pavillon.	Nombre.	Tonnage.	Equipage.
Anglais	46	44.603	939
Autrichien . . .	10	16.221	236
Allemand. . . .	9	9.835	192
Hellénique . . .	5	4.397	102
Norvégien . . .	3	2.078	53
Français	1	869	18
Italien	1	367	18
Total. . . .	75	78.370	1.558

Vapeurs postaux.

Pavillon.	Nombre.	Tonnage.	Equipage.
Hellénique . . .	1.355	414.027	32.002
Autrichien . . .	241	310.426	11.246
Italien.	152	201.442	7.246
Turc.	74	59.621	2.104
Anglais	57	80.742	1.748
Allemand . . .	55	53.765	1.285
Français	44	70.399	2.290
Belge	11	14.818	270
Hollandais . . .	2	1.492	42
Total. . . .	1.991	1.206.732	58.233

Sorties.

Les sorties égalent les entrées pour les vapeurs, et à quelques unités près pour les voiliers.

Comparé à celui de l'année dernière, le mouvement de la navigation accuse une augmentation de 76 vapeurs et de 51 voiliers.

FERTÉ,
Vice-Consul de France.

OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 13 AOUT 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 251

PERSE

I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — Maisons de commerce européennes en Perse. — Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse ; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e)

Prix du fascicule : 40 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Pages
234.	—	**Danemark** : Mouvement du commerce extérieur du Danemark en 1901. — Le commerce français en Danemark.	» 20
235.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Commerce et navigation du port de Calcutta en 1901-1902 (du 1er avril au 31 mars).	» 10
236.	—	**Etats-Unis** : Les ressources minérales des États-Unis et notamment des États de la circonscription consulaire de Chicago.	» 10
237.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Commerce extérieur et navigation du Canada en 1901-1902. — Conseils aux exportateurs français.	» 10
238.	—	**Angleterre** : Situation économique du Royaume-Uni et le commerce franco-britannique en 1902.	» 80
239.	—	**Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la Région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902	» 10
240.	—	**Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902.	» 10
241.	—	**Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901.	» 40
242.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902.	» 20
243.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902	» 20
244.	—	**Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901. . . .	» 20
245.	—	**Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902.	» 20
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation.	» 10
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et et maritime de Beyrouth en 1902.	» 20
248.	—	**Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901.	» 50
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France.	» 30
250.	—	**Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902.	» 10

PERSE

I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse ; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse.

Téhéran, le 11 mars 1903... I. Pendant l'année écoulée Oud-Il (21 mars 1901 au 20 mars 1902) le commerce général de la Perse s'estélevé à la somme de 429,790,195 krans se répartissant de la manière suivante : importations, 279,192,438 krans ; exportations, 150,597,757 krans. Dans le chiffre des importations ne sont compris ni celles des lingots d'argent, ni le trafic de la rivière Karoun dont le commerce n'était pas encore soumis à cette époque au contrôle de l'administration actuelle des douanes persanes, et qui n'est régi que depuis la fin de 1902, par un bureau établi à Mohammerah.

Il y a donc eu là un réel progrès sur l'année précédente dont le chiffre des transactions s'était élevé à une somme totale de 360,115,154 krans, se divisant en importations : 212,954,989 krans et exportations : 147,323,165 krans.

Tout en pouvant affirmer qu'il y a eu durant ce laps de temps un relèvement du mouvement commercial en Perse, il faut aussi considérer que si les chiffres que nous avons sous les yeux sont de beaucoup plus élevés que ceux de l'année précédente cela tient à la meilleure organisation de l'administration actuelle des douanes et à ses statistiques faites avec le plus grand soin possible. Jadis, en effet, les douanes étaient affermées à des particuliers qui, après versement au Trésor d'une somme représentant d'une façon approximative, les ressources douanières de la province qu'ils exploitaient, s'efforçaient de faire rentrer au mieux de leurs intérêts les taxes frappant les marchandises et ne produisaient jamais de relevés des échanges faits dans le ressort de leur province. Aujourd'hui, au contraire, les douanes sont dirigées par une véritable administration composée d'Européens ; les directeurs de provinces sont également Européens. Il n'y a donc rien d'étonnant à constater les progrès accomplis depuis les trois années que cette nouvelle

manière de percevoir les droits de douane a été organisée. Comme on le voit par le tableau ci-dessus, les exportations ne se sont pas développées proportionnellement aux importations; celles-ci ont augmenté en un an de 66,237,449 krans tandis que celles-là n'augmentaient que de 3,274,592 krans. Il faut en attribuer la cause d'une part à ce que la Perse, pays qui pourrait être beaucoup plus riche, n'a qu'une industrie rudimentaire, que l'exploitation des produits du sol ne se fait qu'à l'aide de moyens primitifs et que leur écoulement est entravé, comme on le verra plus loin, par le manque de voie de communication; et d'autre part, à ce que le nombre des Européens augmente chaque jour en Perse et que des indigènes s'acclimatant de plus en plus à nos façons d'agir voient leurs besoins s'accroître et ont recours tous les jours davantage aux articles que leur offrent les autres pays.

II. — IMPORTATION.

Le tableau suivant fera connaître par ordre d'importance pendant les deux dernières années les importations des principaux pays qui ont écoulé leurs marchandises sur le marché persan : 21 mars 1900 à 20 mars 1901, 21 mars 1901 à 20 mars 1902.

Russie	94.520.323	krans.	113.755.584	krans.
Empire Britannique (îles britanniques et Indes)	75 636.388	—	106.112.317	—
France	13.805.113	—	23.887.076	—
Turquie	11.782.422	—	12.515.172	—
Autriche	10.102.585	—	12.080.466	—
Afghanistan	1.480.201	—	2.688.515	—
Allemagne	1.263.736	—	2.382.755	—
Pays-Bas et Indes Néerlandaises	1.514.899	—	2.258.575	-
Chine et Japon	1.992.969	—	1.686.213	—
Belgique	183.769	—	867.830	—
États-Unis	228.185	—	507.192	—
Suède	91.414	—	202.105	—
Italie	10.138	—	105.819	—
Suisse	91 195	—	89.514	—
Égypte	85.720	—	25.350	—
Autres pays	165.062	—	27.955	—
Total	212.954.989	krans.	279.192.438	krans.

La statistique publiée par la douane divise en cinquante-six catégories les marchandises importées en Perse. Il serait peut-être trop long de les examiner une à une, nous ne nous occuperons donc ici que des principales d'entre elles ou de celles qui peuvent intéresser notre commerce.

Allumettes. — Il en a été importé pendant l'année qui nous

occupe pour une somme de 1,378,386 krans. Les principaux fournisseurs de cet article sont : l'Autriche (573,867 krans), la Russie (473,814 krans), la Suède (195,245 krans) et la Turquie (111,390 krans). Notre part dans ce commerce est tout à fait nulle.

Bois. — Bois de construction en grume ou sciés : 588,718 krans dont 456,659 krans venant de Russie, 93,321 krans de l'Empire Britannique, 37,353 krans de Turquie.

Bois sciés autres que de construction : 400 krans ; ils viennent de Russie et de Turquie.

Bois ouvrés autres que les meubles : 91,050 krans venant de Russie (72,248 krans) ; de l'Empire Britannique (15,680 krans) ; d'Allemagne (2,440 krans).

Bois de chauffage : 5,785 krans, provenant presque exclusivement de Turquie.

Boissons. – Vins en cercles : 20,174 krans, venant de Russie (18,774 krans) et de Turquie (1,400 krans).

Vins en bouteilles : 39,384 bouteilles valant 139,985 krans et provenant de France (11,514 bouteilles : 76,506 krans) ; de Russie (23,053 bouteilles : 53,096 krans) ; de l'Empire Britannique (4,409 bouteilles : 8,499 krans et d'Allemagne (396 bouteilles : 1,735 krans).

Eaux-de-vie et liqueurs alcooliques : 285,121 bouteilles valant 545,672 krans, provenant de France (65,204 bouteilles 169,005 krans) ; de Russie (159,276 bouteilles : 211,360 krans) ; de l'Empire Britannique (41,092 bouteilles : 194,784 krans) ; de Turquie (12,692 bouteilles : 24,577 krans) ; de Grèce (3,816 bouteilles : 26,140 krans) ; et d'Allemagne 1,706 bouteilles : 8,239 krans).

Bières et vinaigres en bouteilles : 168,153 bouteilles valant 141,718 krans, provenant presque exclusivement de Russie (142,704 bouteilles : 130,970 krans) et d'Allemagne (7,305 bouteilles : 6,750 krans).

Limonades et jus de fruits en bouteilles : 70,681 krans venant de Russie (61,888 krans), de Turquie (6,624 krans) et des Indes (2,169).

Eaux minérales : 21,775 krans venant de Russie (17,630 bouteilles valant 15,468 krans) ; de l'Empire Britannique (2,610 bouteilles valant 6,257 krans).

La France n'est portée ici que pour 12 bouteilles valant 50 krans. Il y a certes là une erreur ou une omission, car beaucoup de nos eaux minérales se vendent à Téhéran, entre autres on trouve l'eau de Vichy dans toutes les pharmacies de la ville. Il y a probablement à cet égard une confusion : nos eaux minérales venant par la voie de Bouchir et presque toujours sous pavillon anglais, il n'y a rien d'étonnant à ce qu'on les ait placées de ce chef dans la rubrique de l'Empire Britannique ; d'autre part, les eaux minérales étant une des rares marchan-

dises exemptes de droits en Russie, elles empruntent aussi pour venir en Perse la voie de Batoum-Bakou et à leur arrivée par bateau russe, sur le territoire persan, elles sont cataloguées comme produits russes.

Autres boissons : 1,661 krans pour 287 bouteilles ; Russie (239 bouteilles : 1,331 krans) ; France (48 bouteilles : 330 krans.

Bougies, cierges. — Importation d'une valeur de 870,265 krans dont 448,927 krans pour la Russie ; 100,564 krans pour les Pays-Bas ; 155,556 pour l'Empire Britannique ; 75,317 pour la Belgique ; 24,150 pour l'Allemagne ; 50,234 pour la Turquie ; 14,627 pour la France.

Conserves alimentaires. — Importation : 292,255 krans ;
Empire Britannique ; 127,367 krans ;
Russie : 96,599 krans ;
Chine : 23,805 krans ;
France : 18,940 krans ;
Turquie : 6,174 krans.

Cordages. — 203,242 krans ; Russie : 119,097 ; Empire Britannique : 80,178.

Denrées alimentaires : sel : 69,991 krans ; Russie : (69,243) ; légumes frais : 8,849 krans : Empire Britannique et Russie ; légumes secs : 72,632 krans ; Empire Britannique : (3,290) ; Russie : (52,000) ; Turquie (17,172) ; Miel : 190 krans, de Russie ; autres : 14,577 krans.

Droguerie. — Il en a été importé pour 1,233,365 krans venant de l'Empire Britannique : 368,708 ; Russie : 320,247 ; Turquie : 160,319 ; Allemagne : 276,573 ; Autriche : 41,620 ; France : 34,687 ; États-Unis : 4,558 ; Italie : 9,540.

Épicerie. — Importation 2,223,117. Empire Britannique pour 1,163,156 ; Turquie : 879,696 ; Russie : 83,714 ; Chine : 90,281 ; cette rubrique comprend le poivre, la cannelle, la vanille, le curry, etc., c'est-à-dire plutôt les épices que l'épicerie même.

Fils à coudre ou pour le tissage.

1° Fils de coton : 6,398,035 krans se répartissant ainsi : Empire britannique : 6,282,233 ; Russie : 64,103 ; Autriche : 41,636 ; Allemagne : 4,833 ; divers : 5,230. L'année précédente la France qui, dans les présentes statistiques d'importation ne figure pas à cette rubrique avait importé pour une valeur de 1,500 krans de cet article ;

2° Fils de laine : 27,650 krans venant principalement de 'Emp ire Britannique (19,643 et de la Russie (5,892).

3° Fils de lin et de chanvre : 130 krans ;

4° Fils de soie : 181,986 krans importés presque exclusivement par la Russie (179,732) ;

5° Fils d'or et d'argent faux : 435,129 krans venant d'Allemagne

(340,480), de l'Empire Britannique (36,055), de la Russie (34,023), de l'Autriche (16,100) et de France (8,471).

Fruits. — L'importation des fruits, surtout des fruits secs, des citrons et des oranges vient des pays limitrophes de la Perse et principalement de l'Empire Britannique ainsi qu'on le verra par la nomenclature suivante :

1° Dattes : 966,947 krans. Empire Britannique (10,140) et Turquie (956,807) ;

2° Amandes et pistaches : 48,879 krans. Afghanistan (40,701), Empire Britannique (4,868), Russie (3,170) ;

3° Raisins secs : 37,085 krans. Turquie (27,125), Afghanistan (4,939), Empire Britannique (4,462) ;

4° Oranges et citrons : 84,181 krans. Turquie (81,225), Russie (2,816) ;

5° Fruits frais : 6,803 krans venant de Russie (6,507) ;

6° Fruits secs non spécialement dénommés : 152,094 krans venant de Turquie (82,114), Empire Britannique (50,395) et Russie (19,245).

Grains, Graines et leurs dérivés.— 1° Blé : 370,503 krans venant presque exclusivement de l'Empire Britannique (366,688).

2° Orge et avoine : 340,161 provenant de l'Empire Britannique (260,759), de la Russie (56,196) et de la Turquie (23,206).

3° Maïs : 29,257 krans, venant de l'Empire britannique (29,017) ;

4° Millet : 10,830 krans, venant totalement de l'Empire britannique ;

5° Riz : 3,802,911 krans, provenant de l'Empire britannique (3,118,490), de la Russie (339,945), de l'Afghanistan (332,300), de la Turquie (12,176) ;

6° Autres non dénommés venant de Russie : 170,148 ; d'Afghanistan : 34,619 ; de l'Empire britannique : 5,146 ; de Turquie : 1,922, et de France : 500 ; en tout : 212,335 krans ;

7° Farines comestibles : 1,880,708 krans. Provenance : Russie (1,551,905) ; Empire britannique (328,793) ;

8° Macaronis, vermicelles, pâtes alimentaires : 10,228 krans, de Russie (5,800) et de l'Empire britannique (4,428).

Habillements. — Importations de l'année : 2,007,097 krans.

Les principaux pays importateurs sont : la Russie (618,441) ; l'Empire britannique (491,974) ; la Turquie (350,850) ; la France (226,449) ; l'Autriche (202,954) ; la Suisse (69,108) ; les Etats-Unis (20,407) ; l'Allemagne (13,151) ; les Pays-Bas (18,324) ; l'Italie (2,596) ; l'Afghanistan (55,105). Dans cette rubrique sont compris les vêtements, la chapellerie, la lingerie, les chaussures.

Huiles. — 1° Comestibles d'olive : 18,455 krans ; Empire britannique, 8,976 ; Russie, 5,248 ; Turquie, 2,608 ; France, 1,623 ;

2° De pétrole et naphte en caisses : la Russie en a importé 4,166,067 batmans, valant 2,212,233 krans et l'Empire britannique 145,924 batmans, valant 155,887 krans. Ces importations sont en diminution sur celles de l'année précédente, au cours de laquelle on avait importé pour 5,582,179 krans de naphte ;

3° Huiles de pétrole en vrac, venant toutes de Russie et représentant 4,692,875 batmans, d'une valeur de 713,422 krans ;

4° Autres huiles : 77,528 krans, venant de l'Empire britannique 45,201 ; de Russie 22,711 ; Turquie 3,740 ; France, 1900.

Instruments de musique. — 1° Pianos et harmoniums, 62 importés, valant 107,047 krans. La Russie vient en première ligne avec 31 de ces instruments, valant 67,847 ; puis la France avec 21, valant 24,200 krans, l'Allemagne avec 4, d'une valeur de 6,360 ; l'empire britannique avec 3, représentant 3,200 krans et la Turquie avec 3 (5,440) ;

2° Autres instruments : 36,903 krans, Empire britannique 17,434 ; Russie 14,319 ; France 2,650 ; Autriche 1,500.

Instruments et appareils scientifiques. — Nous venons, pour ce commerce, en tête de liste avec 138 instruments, valant 32,664 krans ; puis la Russie, 266 instruments (19,938 krans) ; l'Empire britannique, 109 instruments (11,276 krans) ; les Etats-Unis, 18 instruments (3,650 krans) ; la Turquie, 2 instruments (830 krans) ; l'Autriche, 1, valant 90 krans. En tout 534 appareils, d'une valeur de 68,448 krans.

Machines mécaniques et outils : 970,517 krans. Russie : 367,510 ; Belgique : 513,900 ; Empire britannique : 28,593 ; France : 22,720 ; Allemagne : 13,965 ; Turquie : 19,054 ; Etats-Unis : 3,029. L'année précédente, la Belgique n'avait importé que pour 500 krans de ces articles ; l'augmentation très grande de son importation dans ce genre de produits vient de ce que l'Administration de la Monnaie, dirigée par un sujet belge, a renouvelé tout son matériel et l'a commandé en Belgique.

Matières animales. — 1° Graines de vers à soie : France : 1,376,379 krans ; Russie : 248,100 krans ; Turquie 80,588.

2° Perles venant toutes de Turquie et valant 469,700 francs.

3° Matières animales brutes non spécifiées : 52,543 krans · Russie : 20,412 ; Turquie : 17,161 ; Empire Britannique : 13,980.

Matières minérales. — 133,250 krans. Importées de Russie : 43,126 ; de l'Empire Britannique : 76,505 ; de Turquie : 13,619.

Mercerie et quincaillerie. — Cette rubrique comprend pêle-mêle dans les statistiques de la Douane une foule de produits et il est dès lors presque impossible de savoir quelle part

revient à chacune d'elles. C'est ainsi qu'entrent dans cet intitulé : bimbeloterie, la maroquinerie les objets de fantaisie, les fouets, boutons, cadres, albums, la cire à cacheter, la lunetterie ; les perles fausses, les cannes et parapluies, les couverts de table, la coutellerie. Importation totale : 5.890,967 krans. Principaux importateurs : Russie (2,382,352) ; Autriche (1,363,362) ; Empire Britannique (945,159) ; France (492,445) ; Turquie (320,106) ; Allemagne (287,138) ; Afghanistan (38,744) ; Etats-Unis (23,229) ; etc.

Métaux. — 1° Vieux fers venant de Russie (912,799 krans) et de Turquie (3,320).

2° Fer et acier en barres, plaques, feuilles, fils : 2,349,266 kranz. Provenances : Russie : 1,759,371 ; Empire Britannique : 294,587 ; Turquie : 184,204 ; Belgique : 88,705 ; Autriche : 10,000 ; Suède : 6,762 ; France : 5,400.

3° Fer blanc en feuilles : 82,215 krans, venant de Turquie : 41,010 ; de Russie : 30,895 ; d'Autriche : 10,210.

4° Ouvrages en fer ou en acier : 933,829 krans, venant surtout de Russie (760,663) ; de l'Empire Britannique (56,774) ; de Turquie (67,855) et de Belgique (49,370).

5° Etain et zinc : 521,983 krans, venant de Turquie (168,301) ; des Pays-Bas (145,462) ; de l'Empire Britannique (120,172) ; de de Russie (87,983).

6° Ouvrages d'étain : 890 krans, de Russie.

7° Cuivre en barres, plaques, fils : 883,799 krans, venant de l'Empire Britannique (629,705) ; de Turquie (166,607) ; de France (67,732) ; de Russie (14,295) ; d'Autriche (5,100).

8° Ouvrages en cuivre : 386,025 krans, venant de Russie (369,253) ; de Turquie (14,615) et de l'Empire Britannique (2,157).

9° Or et argent en lingots : 19,384,778 krans, venant de l'Empire Britannique : 18,325 et de Russie : 1,059,778.

10° Ouvrages en or et argent et autres métaux précieux : 117,205 krans ; Russie (57,987) ; Allemagne (26,745) ; Chine (9,965) ; Empire Britannique (9,778) ; France (6,380) ; Turquie (2,450) ; Afghanistan (3,690).

11° Métaux non dénommés : 22,896 krans, venant de l'empire britannique (9,293) ; d'Allemagne (6,912) ; de Russie (6,501).

12° Ouvrages en métaux non dénommés : 26,449 krans, provenant de Russie (21,339) ; Turquie (2,250) ; Empire Britannique (2,110) ; France (750).

Meubles. — Importation totale : 929,726. — Provenances : Russie (480,735) ; France (199,610) ; Empire Britannique (82,301) ; Belgique (53,300) ; Autriche (48,761) ; Allemagne (45,135) ; Turquie (13,862).

Montres. — 1° Avec boîtes en or. La France vient au premier rang avec 211 montres valant 100,750 krans, puis l'Empire

Britannique (159 montres = 45,650 krans) ; la Russie (12 montres = 1,540 krans) ; la Suisse (2 montres = 1,000 krans) ; la Turquie (une valant 515 krans ; l'Allemagne (6 = 530 krans).

2° Autres montres et leurs fournitures : 158,221 krans venant de l'Empire Britannique (63,167) ; d'Autriche (25,365) ; d'Allemagne (25,231) ; de France (7,400) ; Russie (17,698) ; Suisse (12,770) ; Turquie (6,140).

Objets d'art. — La France en a importé pour 2,500 krans ; la Russie pour 1,674 ; la Turquie pour 880 et l'Empire Britannique pour 150 krans.

Opium. — L'importation est très faible, car la Perse, comme nous le verrons plus loin, est un des principaux centres de production de cette matière. On en a importé en tout pour 170,360 krans venant surtout de Chine (152,500) et de l'Afghanistan (14,160).

Papier. — 1° à écrire et enveloppes : les principaux importateurs sont l'Autriche (162,500 krans) ; la Russie (449,856) ; l'Empire Britannique (94,161) ; la Turquie (8,562) ; l'Allemagne (8,453) ; la France (5,652) ; les Pays-Bas (5,538).

2° Autres y compris le carton : 179,877 krans. Russie (119,210) ; Empire britannique (10,480) ; Turquie (48,383) ; Pays-Bas (1,464) ; France (200).

3° Papiers d'ameublement venant de Russie (2,035) et de Turquie (280).

Parfumerie. — 32,993 krans, venant de l'Empire Britannique (14,499) ; de France (9,735) ; de Russie (7,700).

Peaux. — 1° Brutes : 490,639 krans, répartis entre la Turquie (357,750) ; l'Empire Britannique (55,773) ; l'Alghanistan (61,003) et la Russie (18,113) ;

2° D'agneaux dites de Bagdad ou d'Astrakan : 1,178,706 krans venant de Turquie (1,056,940) ; de Russie (81,240) et d'Afghanistan (40,526) ;

3° Cuirs : 369,637 krans venant de Russie (274,939) ; de l'Empire Britannique (54,586) ; de Turquie (17,321) ; d'Italie (6,400) ;

4° Ouvrages en cuir, sauf les chaussures : 42,340 krans ; Russie (27,810) ; Pays-Bas (4,498) ; Turquie (2,423) ; Empire Britannique (4,534) ; Autriche (2,330) ; France (590) ;

Pierres. — 1° Ouvrées, polies, sculptées : 19,738 krans venant presque exclusivement de Russie (19,113).

2° Autres : 1,273 venant de Turquie et de l'Empire Britannique.

3° Précieuses ; 123,270 krans venant de Turquie.

Poteries. — 1° Faïences et porcelaines : 1,343,591 krans, Principaux importateurs : Russie (880,427) ; Chine (124,111) ; Empire Britannique (157,009) ; France (84,530) ; Japon (40,054) ; Turquie (34,854) ; Allemagne (16,756).

2° Autres : 64,049 répartis entre la Russie (60,084) et la Belgique (3,600),

Produits chimiques. — 1° Sels de soude : 21,103 krans venant presque exclusivement de Russie (20,309).

2° Non spécifiés : 153,558 venant de Russie (64,107), de Turquie (45,082) ; d'Allemagne (25,272) ; de l'Empire Britannique (19,097).

Produits typographiques ou lithographiques. — Livres, journaux, gravures, images : 76,477 krans, Empire Britannique (44,989); Russie (19,894); Turquie (3,187); Belgique (2,500) ; France (1,470).

Savon. — 1° De toilette : 58,459 venant de Russie (36,627) ; de l'Empire Britannique (8,459) ; de Turquie (6,376) ; d'Autriche (4,447) ; d'Allemagne (3,264) ; de France (328).

2° Autres : 183,489, venant principalement de Russie (172,585) et de l'Empire Britannique (5,336).

Sucre. — 1° En grains et sucre candi : 52,769,521 krans. Principaux importateurs : Russie (43,511,161) ; France (8,308,616); Turquie (738,104) ; Afghanistan (149,825) ; Allemagne (22,800) ; Egypte (19,950) ; Chine (13,244).

2° Cassonnades, sucres en poudre, sirop : 10,272,181 krans. Russie (6,749,416) ; Autriche (2,314,891) ; Empire Britannique (1,016,913) ; France (160,166) ; Turquie (22,627) ; Chine (8,168).

3° Sucreries : 452,224. Importateurs : Empire Britannique (26,895) ; Russie (10,119) ; Chine (6,845) ; Pays-Bas (1,036) ; Turquie (297) ; France (32).

Tabacs. — Pour les tabacs non fabriqués en feuilles ou concassées, les principaux importateurs sont les pays limitrophes et surtout la Turquie qui vend à la Perse pour 1,375,620; la Russie n'importe que pour 56,813 krans et l'Afghanistan pour 11,810. Quant aux tabacs fabriqués (cigares, cigarettes, tabacs à fumer, à priser, etc.), les concurrents sont plus nombreux. L'importation totale a été, en effet, de 247,902 krans partagés entre la Russie (182.105) qui fournit le marché persan du nord de presque toutes les cigarettes qu'on y fume, l'Empire Britannique (26,128) qui écoule ses produits dans le sud ; la Turquie (19,445) qui vend des cigarettes d'exportation fabriquées à la Régie de Constantinople, telles que les marques Ahali, Ala, etc. ; les Pays-Bas (7,702) et la France (2,555) qui fournissent exclusivement des cigares; l'Egypte (1,950) ; l'Afghanistan (5,270) ; la Belgique (1,585).

Teintures. — 1° Henné : 7,254 krans venant presque exclusivement de l'Empire britannique. Cette importation est presque nulle pour cette raison que la Perse est une grande productrice de henné et qu'elle en exporte chaque année des quantités assez considérables ;

2° Indigo : 1,765,822 krans venant principalement de l'Empire (1,736,209) ; de Turquie (38,620) ;

3° Kermez : 134,170 krans venant de Turquie (91,530) ; de l'Empire britannique (31,240) ; de Russie (11,400) ;

4° Toutes autres : 274,918 krans provenant de Turquie (144,137) ; de Russie (90,344) ; de l'Empire britannique (28,146) ; d'Autriche (8,640) ; de France (3,500),

Textiles et leurs applications. — 1° Coton brut et déchets : 170,183 krans dont 149,988 viennent de Russie et 17,420 d'Afghanistan ; l'Angleterre (2,114) et la Turquie (661) ne contribuent que pour une faible part à cette importation ;

2° Laine brute et déchets. Le gros fournisseur est l'Afghanistan (999,041 krans) sur une importation totale de 1,080,789 krans. Puis viennent la Russie (73,571), la Turquie (5,368), l'Empire britannique (2,809) ;

3° Soies en cocons et déchets : importation totale, 54,803 krans, dont 30,083 krans pour la Russie, 17,600 pour l'Empire britannique, 7,150 pour l'Allemagne ;

4° Tous autres textiles bruts : 4,663 krans venant de Russie ;

5° Tissus de chanvre et de lin : 819,132 krans, dont 423,634 pour la Russie, 353,923 pour la Turquie, 41,125 pour l'Empire britannique ;

6e Tissus de coton écrus ou blanchis. Le seul gros importateur est l'Empire britannique qui, sur un total de 41,016,427 krans, a vendu en Perse pour 35,472,271 krans. La Russie vient ensuite avec 3,734,663, les Pays-Bas avec 913,290, la Turquie avec 785,068, l'Allemagne avec 73,905, la France avec 18;343 et l'Italie avec 13,518 krans ;

7° Autres tissus de coton : La Russie et l'Angleterre se disputent ici le marché et, sur une importation générale de 75,808,370 krans, fournissent chacune à peu près la moitié ; l'Empire britannique avec 37,735,239 krans, la Russie avec 33,558,836 krans. Puis viennent l'Autriche (1,583,706), la France (1,342,708), la Turquie (974,893), les Etats-Unis (436,981), l'Allemagne (107,064), l'Italie (58,195) ;

8° Tapis de laine : Les tapis sont plutôt un des gros articles d'exportation persane ; aussi l'importation n'est-elle que de 88,562 krans, se répartissant entre l'Afghanistan (48,917), la Russie (37,645) et l'Empire britannique (2,000) ;

9° Tous les tissus de laine. — Importation totale : 15,659,715 krans. Nous venons en tête de liste avec 5,763,546 krans, suivis de près par l'Autriche (5,506,523). Puis l'on trouve l'Empire britannique (2.314,019), la Russie (743,734), l'Allemagne (729,939), la Turquie (441,397), la Suisse (57,386), les Pays-Bas (22,222), la Belgique (15,370), l'Italie (8,800). Dans un rapport précédent publié dans le *Moniteur officiel du Commerce* du 26 juillet 1900, cette légation avait insisté particulièrement sur l'importation de ces marchandises et fait remarquer que c'était là pour nous un article susceptible de prendre beaucoup d'extension.

10° Tapis de soie. Comme les tapis de laine, les tapis de soie sont un des produits du pays et un de ses articles d'exportation, aussi n'y a-t-il eu qu'une importation de 6,000 krans venant de Russie.

11° Tissus de soie. Importation totale 5,586,771 krans. Là encore nous arrivons les premiers avec une grande avance sur nos concurrents. Tandis que nous vendons à la Perse pour 4,251,397 krans de ces articles, les autres pays n'importent que dans les proportions suivantes : Empire Britannique : (648,075) ; Russie (355,121) ; Allemagne (173,212) ; Turquie (84,316) ; Autriche (47,884) ; Pays-Bas (6,780). Les autres producteurs ne font entrer sur le territoire persan que de très petites quantités de ces produits.

12 De ntelles. En tout 20,329 krans se répartissant entre l'Empire Britannique (13,000) ; l'Allemagne (4,489) ; la France (1,200) ; les Pays-Bas (1,200).

13° Tissus non spécialement dénommés. — 236,184 krans partagés entre l'Empire Britannique (113,876) ; la Russie (98,853) ; l'Afghanistan (12,799) ; l'Allemagne (8,242).

14° Objets en tissus autres que les habillements. — 522,110 krans venant presque exclusivement de Russie (515,162).

Thés. — 13,015,176 krans. Cette importation vient de l'Empire Britannique (9,922,800) ; de la Chine (1,155,839) ; des Pays-Bas (1,005,864) ; de Turquie (532,760) et de Russie (397,913).

Verrerie. — 1° Gobeletterie de toute espèce : 3,456,787 karas ; Russie (2,102,517) ; France (1,018,619) ; Autriche (92,400) ; Empire Britannique (83,972) ; Allemagne (70,795) ; Turquie (48,111) ; Japon (27,113) ; Belgique (12,870).

2° Verres à vitres : 425,151 krans ; Russie 229,681 ; Turquie 137,606 ; Empire Britannique 28,118 ; Belgique 27,171 ; France 2,525.

3° Glaces : 207,464 krans ; Russie 127,925 ; Empire Britannique 60,007 ; Belgique 4,000 ; Turquie 8,460 ; Allemagne 3,772 ; Autriche 3,300.

Voitures. — Cette section comprend les voitures, vélocipèdes, automobiles, etc. Importation totale : 1,115,036 se subdivisant ainsi : Russie 1,055,117 ; Belgique ; 14,700 ; Empire Britannique 14,249 ; France 13,280 ; Turquie 11,140 ; Autriche 3,500 ; Etats-Unis 3,050,

Telles sont les importations principales en Perse pour l'année Oud-Il ; nous ne ferons que mentionner pour mémoire quelques articles vendus par les autres pays sur le marché persan et qui ne présentent pour nous que fort peu d'intérêt soit à cause de leur peu de valeur, soit parce que nous n'y avons pris et ne pourrons jamais y prendre aucune part. Telles sont les importations de l'amidon (6,640 krans) ; des animaux vivants, 653 ânes valant 50,738 krans : 1,018 chevaux valant 240,164 krans ; 2,326 chameaux représentant 481,801 krans ; 44 bœufs

d'une valeur de 6,180 krans; 5.474 moutons estimés à 61,222 krans; enfin 33 animaux non spécifiés valant 394 krans. Ces marchandises vivantes proviennent surtout de la Russie; de la Turquie et de l'Afghanistan; des boyaux frais salés ou secs venant d'Afghanistan et de Turquie pour une valeur de 10,998 krans; du café 317,073 krans venant de Turquie et de l'Empire Britannique; du charbon de terre (4,935); du charbon de bois 11,391); des gommes (4,830); de la cire brute (240; des emballages vides (437,159) venant de Russie, de Turquie et de l'Empire britannique; des plumes apprêtées (2,607); des poissons frais ou salés (36,607); des résines et bitumes (17,580) venant de Russie; des végétaux et substances végétales (80,810) provenant surtout de Turquie.

D'une manière générale le commerce d'importation a augmenté dans de notables proportions pendant l'année dont nous nous occupons. Notre commerce entre autres a beaucoup prospéré, puisque de 13,805,113 krans pendant l'année précédente nous passons à 23,889,076 pendant l'année Oud-Il, soit une augmentation de 10,081,963 krans. Si nous mettons à part la Russie, l'Empire Britannique et la Turquie, pays limitrophes de la Perse, dont les produits sont plus à portée de la Perse que ceux des autres puissances, nous constatons que pour l'importation nous arrivons bons premiers avec une différence à notre profit de près de 11,000,000 de krans sur l'Autriche qui vient immédiatement après nous. Et, en outre, nous croyons ne pas nous tromper en disant que les articles importés par nous en Perse représentent une valeur encore plus grande. En effet la Russie et la Turquie sont des pays de transit pour nos marchandises, surtout cette dernière contrée, et il est à peu près certain qu'un grand nombre de marchandises portant l'étiquette turque doit être attribué aux autres pays. C'est en effet à cause de leur transit à travers l'Empire ottoman par la voie de Trébizonde-Tauris que souvent ces marchandises doivent être considérées comme produits ottomans; de même pour la Russie bien que ce dernier pays défendant le transit sur son territofre, l'étiquette russe que portent les produits venant de Russie, soit beaucoup moins sujet à contestation. Une autre raison à signaler, c'est qu'un certain nombre d'articles européens sont expédiés directement de Constantinople par des représentants de maisons françaises, anglaises, allemandes ou autres et entrent naturellement en Perse comme marchandises ottomanes. Enfin il est bien certain que, ne possédant aucune ligne de navigation desservant le Golfe Persique, nos articles, ainsi que ceux de quelques autres pays, qui arrivent par paquebots anglais portent l'étiquette de i'Empire Britannique. C'est pourquoi les statistiques actuelles de la douane persane, bien que réalisant un grand progrès sur les données fournies auparavant, ne peuvent cependant pas représenter encore des chiffres totalement exempts d'erreur. — Le tableau ci-dessous montrera en résumé le chiffre de nos importations par catégories et l'augmentation

ou la diminution qu'elles ont subies au cours de l'année Oud-Il.

Articles.	Importations pendant l'année Oud-Il.	Importations pendant l'année Zitchqou-Il.	Augmentation.	Diminution.
	—	—	—	—
	Krans.	Krans.	Krans.	Krans.
Vins en bouteilles	76.506	15.246	61.260	»
Eaux-de-vie et liqueurs	169.005	47.363	121.642	»
Bières en bouteilles	20	29.355	»	29.335
Limonades, etc.	»	800	»	800
Eaux minérales	50	1.460	»	1.410
Boissons non spécifiées	330	»	330	»
Bougies	14.267	27.055	»	12.788
Conserves	18.940	14.858	4.082	»
Drogueries	34.687	44.258	»	9.571
Fils à coudre	»	1.500	»	1.500
Fils d'or faux	8.471	2.250	6.221	»
Graines non spécifiées	500	138.981	»	138.481
Habillements	226.449	61.955	164.494	»
Huiles d'olive	1.623	1.680	»	57
Autres huiles	1.900	440	1.460	»
Pianos	24.200	4.740	19.460	»
Autres instruments de musique	2.650	9.700	»	7.050
Appareils scientifiques	32.664	45.597	»	12.933
Machines, outils	22.720	24.540	»	1.820
Graines de vers à soie	1.376.379	54.400	1.321.979	»
Mercerie et quincaillerie	492.445	596.487	»	104.042
Fer en barres	5.400	2.800	2.600	»
Ouvrages en fer et acier	»	2.925	»	2.925
Etain et zinc	»	24.250	»	24.250
Cuivre en barres	67.732	118.313	»	50.581
Ouvrages en or et argent	6.380	200	6.180	»
Ouvrages en métaux non dénommés	750	»	750	»
Meubles	199.610	42.865	156.745	»
Montres en or	100.750	5.015	95.735	»
Autres montres	7.400	1.390	6.010	»
Objets d'art	2.500	»	2.500	»
Papier à écrire	5.652	732	4.920	»
Autres papiers	200	450	»	250
Parfumerie	9.735	5.508	4.227	»
Peaux d'agneaux	»	3.500	»	3.500
Cuirs	3.757	28.000	»	24.243
Ouvrages en cuir	590	350	240	»
Pierres ouvrées ou polies	»	350	»	350

Articles.	Importations pendant l'année Oud-Il.	Importations pendant l'année Zitchqou-Il.	Augmentation.	Diminution.
	Krans.	Krans.	Krans.	Krans.
Faïences et porcelaines	84.530	500	84.030	»
Produits chimiques. .	»	3.000	»	3.000
Produits typographiques	1.470	3.200	»	1.730
Savon de toilette. . .	328	»	328	»
Sucres en pains . . .	8.308.616	7.200.270	1.108.346	»
Cassonnades, sirops. .	160.166	51.366	108.800	»
Sucreries	32	1.160	»	1.128
Tabacs fabriqués. . .	2.555	500	2.055	»
Indigo.	»	2.875	»	2.875
Autres teintures . . .	3.500	49.641	»	46.141
Tissus de chanvre et lin	»	180	»	180
Tissus de coton écrus.	18.343	15.077	3.266	»
Autres tissus de coton.	1.342.708	350.993	991.715	»
Tissus de laine. . . .	5.763.546	1.811.762	3.951.784	»
Tissus de soie	4.251.397	2.438.707	1.812.690	»
Dentelles	1.200	15.000	»	13.800
Gobeletterie	1.018.619	497.369	521.250	»
Verres à vitres. . . .	2.524	»	2.524	»
Voitures.	13.280	4.200	9.080	»
Total	23.887.076	13.805.113	10.576.703	494.740

D'après ces statistiques notre commerce d'importation en Perse, est en assez bonne posture.

Nos articles d'importation, le vin, les liqueurs, les vêtements, les pianos, les graines de vers à soie, les meubles, les montres en or, les faïences et porcelaines, le sucre en pain, les sirops et cassonnades, les tissus de coton et ceux de laine, les soieries et la gobeletterie sont en progrès constant. La légation à la date du 19 septembre 1902 a envoyé à l'Office national du Commerce extérieur un rapport sur le commerce des vins en Perse. Cependant à côté d'articles où nous ne craignons que peu la concurrence, comme le vin dont l'importation a quintuplé cette année, les vêtements dont le commerce a triplé, les soieries dont nous avons toujours abondamment fourni le marché persan et qui ne peuvent être tenues en échec, à cause de leur qualité supérieure, par les produits similaires des autres pays, la gobeletterie que les Persans préfèrent de beaucoup, surtout la marque de Baccarat, aux mêmes articles étrangers, il est d'autres marchandises pour lesquelles notre importation, bien qu'assez forte, pourrait être mise à bref délai en échec par celle de nos concurrents.

Il convient de signaler dans ce dernier ordre d'idées : 1° la **droguerie** ; chaque année notre commerce de produits pharmaceutiques baisse, et cette année encore nous avons subi de ce chef une diminution de 44,258 krans ; l'Allemagne (276,573 k. cette année au lieu de 132,633 krans l'année précédente) est avec l'Empire Britannique et la Russie notre plus forte concurrente ;

dans presque toutes les pharmacies du pays, les produits français sont remplacés par les sels de quinine fort en usage dans cette contrée où règne la fièvre paludéenne et où l'on use 10,000 kilogrammes par an, viennent presque exclusivement d'Allemagne aussi ; quant aux spécialités de notre pays, elles ont été supplantées totalement par les spécialités anglaises et russes. Il y aurait pourtant un débouché assez considérable de ces produits en Perse vu le grand nombre de pharmaciens qui existent dans les grandes villes et l'absence de toute maison où l'on fabrique ou vende en gros de tels articles ;

2° Les **bougies**. Il y a quelques années encore nous étions les seuls fournisseurs du Sud de la Perse. Mais ce produit tend à être remplacé par l'article russe, et déjà dans le centre du pays, à Ispahan, par exemple, où jadis on s'éclairait avec les bougies françaises, aujourd'hui on connait à peine nos marques. Cette année nous avons importé moitié moins de bougies que l'année précédente (14,267 krans au lieu de 27,055) et nous nous sommes laissé distancer non seulement par la Russie, mais par la Belgique, l'Angleterre et l'Allemagne. Nos négociants devraient faire tous leurs efforts pour reconquérir un marché qui auparavant leur appartenait en grande partie;

3° Les **sucres**. Bien que notre importation ait encore augmenté cette année, il ne faut pas trop s'illusionnér. Comme pour la bougie, nous avons eu jusqu'ici la spécialité de fournir de sucre le Sud de la Perse. Il est fort estimé par les indigènes qui lui trouvent cette supériorité d'être beaucoup moins dur que le sucre russe et d'avoir un pouvoir édulcorant plus grand. Si l'on considère ce que nous avons dit au titre des importations, on voit que la Russie a vendu à la Perse cette année 13,442,556 batmans de sucre en pain pour 43,511,161 krans, ce qui remet le batman (environ 3 kilog.) à 3 kilog. 237, tandis que nous avons importé 2,361,823 batmans pour 8,308,616 kilog. ce qui représente par batman 3 kilog. 51 environ. Ce n'est que grâce aux difficultés de communications que nous pouvons encore lutter avec avantage. Mais du jour où la Russie, qui a déjà une ligne de bateaux à vapeur entre Odessa et Bouchir, pourra arriver à rendre encore plus sensible la différence de prix entre son sucre et le nôtre, nous serons sérieusement menacés dans nos importations de ce produit, car les indigènes sacrifieront alors la qualité au réel bon marché! Il n'en est pas moins vrai que cet article forme actuellement plus du tiers de notre commerce d'importation en Perse et qu'on ne saurait trop mettre en garde nos importateurs qui ne doivent pas se figurer que perpétuellement le Sud de la Perse leur appartiendra avec autant de facilité, d'autant plus qu'ils n'ont jamais voulu se résoudre à avoir des représentants à eux, au lieu d'employer des agents de maisons anglaises, n'ayant aucun intérêt à faire prospérer notre commerce, et qu'aucune ligne de navigation française ne relie les ports du Golfe avec ceux de la France. Nous examinerons plus loin, au moment où nous nous occuperons du nouveau régime

douanier de la Perse, des conséquences que ces nouvelles taxes peuvent avoir sur notre commerce d'importation.

III. — EXPORTATION.

Chiffre total des exportations de la Perse pendant l'année Oud-Il : 150,597,757 krans se répartissant de la manière suivante :

Pays de destination.	Exportations pendant l'année Zitchgan-Il (21 mars 1900 au 20 mars 1901).	Exportations pendant l'année Oud-Il (21 mars 1901 au 20 mars 1902).
—	—	—
		(Krans).
Russie	85.234.994	88.420.041
Empire Britannique	25.211.798	25.427.997
Turquie	12.550.230	18.045.824
Chine et Japon	13.418.382	9.041.026
France	7.756.552	6.503.640
Egypte	1.474.424	851.471
Afghanistan	937.022	1.083.365
États-Unis	689.786	878.249
Allemagne	49.977	170.544
Autres pays	»	174.600
	147.323.165	150.596.757

Les principaux pays où la Perse exporte ses produits sont les mêmes que ceux qui lui vendent leurs articles, et nous devons ici faire la même remarque que celle qui s'applique aux importations pour les pays limitrophes : Turquie, Empire britannique et Russie. Beaucoup de marchandises sortant de Perse sont obligées d'emprunter, pour être livrées à destination, des voies de transit et de passer soit par la Turquie (voie de Trébizonde), soit par la Russie, soit enfin par les ports des Indes et surtout par la voie de Bombay. Aussi il n'y a rien d'étonnant à ce que des marchandises destinées à d'autres pays entrent dans la statistique douanière à la rubrique turque, anglaise ou russe, suivant qu'elles se servent de l'une ou de l'autre de ces voies.

Notre commerce d'exportation avec la Perse est de 6,504,640 krans, et encore est-il presque exclusivement composé de l'exportation des cocons de soie (217,972 batmans, d'une valeur de 6,411,262 krans) faite par les maisons françaises résidant à Recht, capitale de la province de Ghilân, au nord de la Perse, sur le bord de la mer Caspienne.

Le reste de notre exportation est bien peu de chose si l'on considère que les 92,378 krans restant se décomposent en : sucres en pain, 38,844 krans ; ce doit être là une réexportation par boutres français sur Mascate et différents points de la mer des Indes ; produits typographiques (livres reliés ou manuscrits

persans de collection), 50,000, qui ne peuvent être considérés comme un article régulier d'exportation ; peaux brutes, 2,400 ; animaux vivants, 380 ; légumes frais, 160 ; poteries, 484, tabacs non fabriqués, 110 (exportations sans valeur et accidentelles).

Nous examinerons maintenant rapidement, en n'insistant que sur les principales productions de la Perse, le commerce des exportations. Celles-ci sont divisées, comme les importations, dans les statistiques douanières en 56 catégories.

Animaux vivants.

Anes	186	têtes	valant	14.805	krans.
Chevaux	654	—	—	182.820	—
Chameaux	10	—	—	3.900	—
Mulets	242	—	—	109.267	—
Bœufs	7.262	—	—	627.902	—
Moutons	19.541	—	—	303.774	—
Autres	798	—	—	14.947	—
	28.693	têtes	valant	1.257.415	krans.

exportés exclusivement dans les pays voisins de la Perse (Russie, Indes, Turquie).

Beurres et graisses. — 146,756 kilog. pour la Russie, la Turquie et l'Empire britannique.

Bois. — De construction, 28,596 ; bois sciés, 4,000 ; bois divers, 67,780 ; bois ouvrés, 50,063 ; mêmes destinations.

Vins. — 3,586 krans ; mêmes destinations. Ces vins sont surtout ceux de Chiraz et d'Ispahan, crus renommés de la Perse.

Boyaux frais, secs ou salés.

117,052 krans partagés entre la Russie (90,009) ; la Turquie (27,130) ; l'Allemagne (25,824) ; et l'Empire Britannique (25,209).

Charbons.

1° De terre : exportation nulle (84 krans) ;
2° De bois : 234,242 krans pour la Russie (233,842) et la Turquie (400).

Cire brute.

224,116 krans pour la Russie (217,004) ; le restant allant en Allemagne, en Angleterre et en Russie par parts égales.

Conserves.

34,061 krans pour les contrées limitrophes.
Cordages : 35,661 krans, mêmes destinations.

Œufs.

274,035 envoyés tous en Russie.

Légumes frais.

20,289 krans pour les pays frontières.

Légumes secs.

64,959 krans, mêmes destinations.

Miel.

151,090 krans presque exclusivement pour la Russie (150,330 krans).

Droguerie.

646,087 krans pour la Russie (319,714) ; l'Empire Britannique (155,606) ; la Turquie (161,207).

Épiceries.

186,562 krans pour la Russie (91,544) ; la Turquie (26,759) ; l'Empire Britannique (47,901) ; l'Afghanistan (19,238).

Fils à coudre de coton.

281,085 krans expédiés surtout en Russie (262,144).

Fils de soie.

843,256 krans pour la Russie (388,691) et la Turquie (450,020).

Fruits.

1° Dattes : 984,044 produites par le Sud de la Perse et expédiées à l'Empire Britannique (571,940) ; à la Russie (319,392) ; à la Turquie (79,466) ; à l'Égypte (12,700) ;

2° Amandes et pistaches : 7,935,121 krans expédiées en Russie (5,403,771) ; à l'Empire Britannique (2,342,049) ; à la Turquie (165,366) ; à la Chine (18,025) ; à l'Égypte (5,780).

Cette Légation a adressé sur le commerce et la récolte des amandes en Perse et leur prix de vente, un rapport à l'Office national du Commerce extérieur en date du 2 août 1902 ;

3° Raisins secs. C'est là une des grandes spécialités de la Perse, ces raisins sont conservés d'une façon particulière, simplement séchés au soleil brûlant du pays sans autre mode de préparation. Il en a été exporté pour 12,858,959 krans, se répartissant ainsi : Russie (11,713,451) ; Turquie (689,463) ; Empire Britannique (455,645) ; Égypte (400) ;

4° Oranges et citrons. Les oranges poussent dans le Nord de la Perse grâce au climat humide et doux du Ghilan et des côtes de la Caspienne ; quant aux citrons, on les trouve dans le Sud et les citrons de Chiraz, très petits, mais fort odorants, sont très estimés dans le pays. La Perse en a vendu en tout pour 220,577 krans, dont à la Russie (211,949) ; à la Turquie (6,800) ; et à l'Empire Britannique (1,828) ;

5° Autres fruits frais : 94,139 krans à la Russie (81,498) ; à la Turquie (6,291) et à l'Empire Britannique (6,350) ;

6° Fruits secs non dénommés : 3,423,514 krans, dont 3 millions 168,437 à la Russie ; 149,753 à l'Empire Britannique ; 104,984 à la Turquie.

Gommes.

6,123,501 krans partagés ainsi : Empire Britannique (2 millions 330,448) ; Russie (1,403,435) ; Turquie (2,173,213) ; Allemagne (109,545) ; Pays-Bas (81,380) ; Égypte (25,480).

Grains et graines. — Blés : 130,990 krans pour la Turquie (75,652) ; la Russie (53,940) ; l'Empire Britannique (1,398).

2° Orge et avoine : 8,635 krans ;

3° Millet, maïs : exportation nulle ;

4° Riz : c'est une des grandes richesses de la Perse ; il se cultive un peu partout, soit presque naturellement dans les terrains humides et souvent couverts d'eau comme le Mazanderan, le Ghilan et le Fars, soit artificiellement en inondant le sol avec des canalisations comme dans beaucoup d'autres parties de la Perse. Il en a été exporté pendant l'année Oud-Il pour 14 millions 912,346 krans dont la presque totalité (14,906,693) a été achetée par la Russie.

5° Autres : 382,900 krans partagés entre la Russie et l'Empire Britannique.

6° Farines : 33,857 krans dont 30,397 pour la Russie.

Habillements.

1,004,336 krans dont 778,639 pour la Russie ; 210,854 pour la Turquie ; 11,096 pour l'Empire Britannique.

Huiles.

1° D'olives : 151,126 krans pour la Russie (20,422) ; Empire Britannique (52,160) ; Turquie (78,544).

2° Autres sauf les huiles de naphte : 120,070 krans pour les pays limitrophes.

Perles.

Elles proviennent des pêcheries du Golfe Persique. Cette année il en a été exporté pour 5,274,337 krans toutes à destination de l'Empire Britannique.

Matières animales brutes.

1,155,922 krans pour l'Empire Britannique (991,115) ; la Russie (133,349) ; l'Allemagne (30,527).

Matières minérales.

53,552 pour la Russie ; l'Empire Britannique et la Turquie.

Mercerie et quincaillerie.

334,383 krans mêmes destinations.

Opium.

C'est là une source de commerce pour la Perse, c'est également un malheur pour elle, car la majorité des indigènes fument et mâchent l'opium absolument comme les chinois et en ressentent trop tous les effets nuisibles.

La Perse produit à peu près chaque année 4,000 kharvars soit 12,000,000 kilog. d'opium. Les principaux centres d'exploitation et de production sont : Chiraz, Yezd, Kirmanschah, Ispahan, Kirman pour les bonnes qualités, Chouster et le Khorassan pour les moyennes ; le Ghilan, le Mazandéran, Koum et Kachau pour les produits inférieurs. Le prix varie suivant la qualité de 60 à 120 krans le batman (environ 30 à 60 fr. les 3 kilog.).

La récolte de l'opium est une des plus profitables pour les persans puisqu'un hectare de terrain planté de pavots peut rapporter jusqu'à 6 kilog. d'opium et 12 à 15 quintaux de têtes de pavots. Pour les renseignements complémentaires on peut s'adresser à M. Maulion, Conseiller du Commerce extérieur à Téhéran, qui s'est occupé de cette gestion dans tous ses détails.

Il a été exporté pendant l'année Oud-Il pour 17,873,278 krans d'opium ; l'Empire Britannique en a acheté pour 8,340,670 ; la Chine pour 8,980,136 ; la Russie pour 359,922, et l'Egypte pour 192,550.

Parfumerie.

161,521 krans dont 126,314 pour l'Empire Britannique ; 35,047 pour la Turquie ; 160 pour la Russie. Je pense qu'il convient de considérer que pour cette rubrique la douane a voulu comprendre particulièrement l'eau et l'essence de rose, les seuls parfums que fabriquent les indigènes dans la région de Chiraz.

Peaux.

1° Brutes : 3,805,907. Russie (2,637,057) ; Empire Britannique (712,107) ; Turquie (454,343) ; France (2.400).

2° D'agneaux dites de Bagdad ou d'Astrakan, 1,084,866, presque totalement exportées en Russie qui en achète pour 1,084,616.

3° Cuirs : 3,072,347 exportés en Russie (2,879,082) et en Turquie (184,247.)

4° Ouvrages en acier : 35,760, vendus à fa Russie (32,177), à la Turquie (1,876). à l'Empire Britannique (1,707.)

Pierres.

1° Ouvrées : 17,139 krans ; Turquie et Afghanistan.

2° Autres : 42,447 krans pour la Russie (42,235).

3° Précieuses : 612,826 krans, Il s'agit là surtout des turquoises de la Perse qui sont renommées. Il en existe des mines en Perse dont la plus importante et la plus connue est la mine de Nichapour, ville située à environ 220 kilomètres au Sud de Mé-

ched et à une distance de 20 jours de caravane de Téhéran. Cette mine appartient au Gouvernement persan et est affermée aux sieurs Hadji Riza Reis et Tudjar et Moaven et Tudjar Khorassani, pour une somme annuelle de 24,600 tornaus (environ 1,200,000 fr.) Il est du reste fort d'ificile d'avoir des renseignements sur le rendement de ce gisement ou sur la valeur en carats des pierres qui en sont extraites. Cette mine à un représentant à Téhéran, le nommé Hadji Hussein Agha Emir ouz Zerî, grand négociant du bazar et aurait dit-on, un agent à Marseille.

Une autre mine de turquoises, moins considérable, est celle de Tébès, village situé dans le Khorassan, au Sud de Méched, Elle appartient également au Gouvernement Persan.

L'Empire Britannique en achète pour 544,040 et la Russie pour 68,536.

Poissons salés et frais.

3,340,239 krans. Dans cette somme sont comprises les exportations des pêcheries de la mer Caspienne affermées à une Société russe pour la fabrication du caviar, La part de la Russie dans cette exportation est du reste la presque totalité (3,247,746) et celle de l'Empire Britannique, 82,336.

Poteries.

Cette dénomination comprend surtout des poteries anciennes et les faïences ou porcelaines de collection. L'exportation a été de 21,842 krans divisée ainsi : Russie (12,839) ; Empire Britannique (4,293) ; Turquie (2,167) ; Afghanistan (1,329) ; Chine (730); France (484).

Produits typographiques ou lithographiques.

Cette rubrique comprend les livres reliés ou non, les gravures, les images, les livres enluminés ainsi que les manuscrits ornés d'illustrations. Sur une exportation de 76,952 krans, la France a acheté pour 50,000 krans, la Russie pour 21,419, et l'Empire Britannique pour 4,097.

Résines et bitumes.

209,655 krans ; toute l'exportation de ces produits a été sur la Russie.

Sucres.

1° En pains : 389,416 krans; Russie (193,287); France (38,844) ; Turquie (14,433.)

2° Cassonades et sirops : 170,224 krans ; Russie (14,513) ; Afghanistan (152,182) ; etc.

3° Sucreries : 139,212 krans dont 133,585 pour la Russie.

Tabacs non fabriqués.

1,417,703 krans exportés en Turquie (617,221); en Russie

(168,869); dans l'Empire Britannique (349,099); en Egypte (282,414); en France (110.)

L'exportation des tabacs fabriqués a atteint le chiffre de 9,332. La Russie était la seule acheteuse.

Teintures.

1° Henné : 914,051 krans; pour la Russie (743,219); la Turquie (127,641); l'Empire Britannique (41,613).

2° Indigo : 84,353 krans; pour l'Empire Britannique (50,900); la Russie (31,286).

3° Kermez : 12,189 krans; pour l'Empire Britannique (9,759) et la Turquie (2,430).

4° Autres teintures et couleurs : 283,394 krans; à destination de la Russie (245,679); de l'Empire Britannique (21,183) et de Turquie (9,348).

Textiles.

1° Coton brut : 20,879,096 krans expédié surtout en Russie (20,401,976) et dans l'Empire Britannique (455,184).

2° Laine brute : 3,265,220 krans destinée à la Russie (3,216,088) à l'Empire Britannique (732,683); à la Turquie (390,007) et au Japon (27,028).

3° Soies en cocons : 8,717,540; la France achète pour 6,411,202 krans; la Turquie pour 1,694,034 et la Russie pour 611,204. Comme nous l'avons dit en commençant, le chapitre des exportations, c'est là presque le seul de ses produits que nous achetions à la Perse.

4° Autres textiles bruts : 141,702 krans dont la plus grande partie (141,462) va en Russie.

5° Tissus de chanvre et de lin : 65,019 allant en Russie (28,476), en Turquie (26,114) et dans l'Empire Britannique (10,429).

6° Tissus de coton écrus ou blanchis : 211,533 krans. Exportation pour la Russie (114,936), l'Empire Britannique (49,218), la Turquie (15,081), l'Afghanistan (32,258);

7° Autres tissus de coton : 1,976,282 krans exportés en Russie (1,281,384); dans l'Empire Britannique (46,250); en Turquie (109,646); dans l'Afghanistan (538,882).

8° Tapis de laine : 13,295,612 krans. Ils sont envoyés dans l'Empire Britannique (5,437,090); en Russie (3,587,459); en en Turquie (3,062,432); aux États-Unis (831,944); en Égypte (317,547); en Suisse (55,630).

Les tapis de la Perse sont célèbres; c'est la seule industrie du pays. Nous ne nous étendrons pas sur cette question qui demanderait trop de place pour être traitée convenablement, et nous renverrons les négociants qu'elle pourrait intéresser au rapport très détaillé fait par cette Légation et publié dans le

Bulletin de la Chambre de Commerce française de Constantinople du 31 août 1900.

9° Châles de Kirman : 1,784,946 krans. Exportation pour la Russie (870,555) ; la Turquie (765,331) ; l'Empire Britannique (147,072).

10° Autres tissus de laine : 326,340 krans. Destinations : Russie (155,607) ; Empire Britannique (112,725) ; Turquie (41,328).

11° Tapis de soie : 575,338 krans envoyés en Turquie (447,116), en Russie (88,830), dans l'Empire Britannique (37,592). Même observation que pour les tapis de laine.

12° Autres tissus de soie : 2,603 049 krans allant pour la plus grande partie en Russie (2,275,784) et en Turquie (228,197).

13° Autres tissus non dénommés, 76,340 krans.

Thés.

2,242,583 krans. La plus grande partie va en Russie (2 millions 110,721), en Chine (39,591) et dans les Pays-Bas (30,260). La Perse ne produisant pas de thé, il doit s'agir de la réexportation vers les provinces russes transcaspiennes et sur Bokhara et Samarcande.

Végétaux et substances végétales.

252,657 krans à destinatation de l'Empire Britannique (198,151) ; de la Russie (27,663) et de la Turque (15,677).

Verrerie, gobeletterie.

19,003 krans. La plus grande partie (17,083 krans) va en Turquie. Les autres exportations de moindre importance sont : l'amidon (8,034) ; les allumettes (1,935) ; la bière (685) ; les limonades et jus de fruits (5,386) ; les bougies (2,765) ; le café (6,336) ; le sel (5,619) ; les fils de laine (8,576) ; les outils (1,025) ; la ferraille (1,770) ; le fer en barres (39,609) ; le fer-blanc (2,733) ; les ouvrages en fer (19,162) ; l'étain (975) ; le cuivre en barres (2,502) ; les ouvrages en cuivre (54,698) ; l'or et l'argent (257) ; les ouvrages en or (9,570) : les autres métaux (1,277) ; les ouvrages en métaux non dénommés (1,441) ; les meubles (2,736) ; les objets d'art (9,236) ; les plumes (1,170) ; les poteries (21,842) ; les produits chimiques (10,092) ; le savon (14,882). Tous ces articles sont dirigés sur les pays limitrophes de la Perse, Russie, Turquie et Indes.

Comme on l'a vu par la nomenclature qui précède, le commerce d'exportation de la Perse est exclusivement composé ou des produits du sol, ou des laines et des cuirs de ses animaux. On n'y rencontre qu'à de tres rares exceptions des produits manufacturés. C'est que, dans l'état actuel, la Perse est une contrée essentiellement agricole, et encore faut-il bien savoir qu'elle est loin de donner tout ce que son sol, très riche, pourrait lui fournir ; les façons de cultiver sont encore très rudimentaires

et les instruments employés des plus primitifs. L'élevage du bétail se fait un peu au hasard, sans aucune application de nos procédés modernes pour le croisement ou la sélection des animaux. En outre, ses montagnes riches en mines et en gisements de toute nature ne peuvent être exploités faute de moyens de communications; s'il existe quelques routes carrossables, la plupart des autres chemins sont des sentiers tracés au flanc des montagnes praticables pour les seules bêtes de somme; aucune voie ferrée n'existe pour relier les grands centres, et les villes de production sont isolées les unes des autres, ne pouvant faire aucun échange, dans l'impossibilité de faire connaître facilement leurs articles. Quant à l'industrie, telle que nous l'entendons, elle n'existe pas : pas de charbon ou plutôt difficulté pour l'extraire et le transporter et, partant, aucune possibilité de faire fonctionner une usine. Les quelques industries qui s'étaient établies en Perse il y a une dizaine d'années (verrerie, sucrerie, gaz, allumettes, briquetterie, etc.) ont dû vite fermer leurs portes, ne sachant comment fabriquer et écouler leurs produits.

IV. — MAISONS EUROPÉENNES EN PERSE.

Ces maisons de commerce comportent, en général, plusieurs associés. L'un est en Europe où il dirige les affaires, faisant les achats, recevant les commandes des clients. Les autres résident en Perse, où ils surveillent les arrivages, vendant les produits reçus d'Europe, expédiant à l'étranger les articles persans. Les deux parties se tiennent constamment au courant par correspondance et par télégramme, usant assez souvent de ce dernier moyen. Au bout de deux ou trois ans, celui qui est en Perse retourne en Europe et son associé d'Europe vient prendre sa place. Il est, en effet, presque impossible pour des Européens de séjourner trop longtemps dans certains endroits, par exemple, à Bouchir, où le climat torride, l'humidité chaude des lagunes auraient vite fait de les annihiler. Ces maisons dépensent donc beaucoup, mais elles se contentent du gain minime qu'elles font et, jusqu'à présent, la plupart d'entre elles sont fort au-dessus de leurs affaires.

La liste que nous publions ci-dessous n'est donnée qu'à titre de renseignement et sans aucune espèce de responsabilité :

Noms des maisons et nationalité.	Importations.	Exportations.	Maisons en Europe.	Observations.
F. Bayer, autrichien, Bazar Caravansérail Emir, à Téhéran.	Cristaux, porcelaines, verreries, quincaillerie, articles d'éclairage.			
W. Blumann, autrichien, Téhéran.	Articles divers.			
John Castelli, italien, à Tauris.	Lainages de Bradford, toiles écrues de Manchester.	Tapis.		
Dixon and C°, anglais, à Bouchir.	Cotonnades, thés, sucres, bougies, allumettes; soieries de Lyon et d'Allemagne, boissons.	Grains, graines, fruits secs, opium, tabac, gommes, laines, coton brut.		
Ebeoglon Behar Isaac, turc, à Tauris.	Draps d'Autriche, de Belgique, d'Angleterre.			
Fracis Times and C°, anglais, à Bouchir.	Cotonnades, faïences, porcelaines, verreries.			
Grœneveg, Dunlop and C°, hollandais, Téhéran et Tauris.	Articles de Manchester, thés indiens, tissus imprimés, toiles écrues, sucres, pétroles russes, calicots, liqueurs, allumettes hollandaises.	Fruits secs.	Grœneveg, Dunlop and C°, à La Haye.	Succursales à La Haye, Constantinople, Tauris, Téhéran.
Gray Paul and C°, anglais, Bouchir.	Agence de commission et d'expédition.			

Noms des maisons et nationalité.	Importations.	Exportations.	Maisons en Europe.	Observations.
Hotz and Son, anglais, à Bouchir.	Cotonnades, thés, sucres, bougies, allumettes, soies de Lyon et d'Allemagne, boissons.	Grains, graines, fruits secs, opium, tabac, gommes, laines, coton brut.	J.-C.-P. Hotz and Son, Biliter Square, Buildings, London, E. C.	Succursales à Téhéran, Ispahan, Chiraz, Ahwaz. Société en commandite, s'occupe aussi du transport des marchandises entre Bouchir et Téhéran.
Hildebrand Stevens, Esq., anglais, Tauris.	Lainages de Bradford, toiles écrues de Manchester.	Tapis.		Possède une fabrique de tapis sur commande; affaires de commission et d'arbitrages.
P. Honomoglon, turc, à Tauris.	Divers.			
Malcolm and C°, anglais, à Bouchir.	Agence de commission et d'expédition.			
Maulion (A.), français, à Téhéran.	Produits chimiques et pharmaceutiques, filtres, produits photographiques.			Conseiller du Commerce extérieur.
John Pater, hollandais, à Téhéran.	Divers.			Succursale à Bouchir, agent de la Société générale néerlandaise d'assurances sur la vie et de rentes viagères à Amsterdam.

Noms des maisons et nationalité.	Importations.	Exportations.	Maisons en Europe.	Observations.
—	—	—	—	
Persian Gulf Trading Company, anglaise, à Bouchir.	Cotonnades, thés, sucres, bougies, allumettes, soieries de Lyon, d'Allemagne, boissons.	Grains, graines, fruits secs, opium, tabac, gommes, laines et coton brut.		Succursale à Téhéran.
Sassoon and Co, anglais, à Bouchir.	—	—		
Société anonyme de chemins de fer et tramways en Perse, belge, à Téhéran.	Installations à vapeur, outillages, moulins à vents, voitures, cuirs, garnitures, vernis.		Siège social à Bruxelles, rue de la Régence.	En liquidation.
A. Schwerin, allemand, à Téhéran.	Produits et accessoires pour la pharmacie et la photographie, produits chimiques.			
Téhéran Toko, comptoir hollandais, Téhéran.	Vins, liqueurs, conserves, papeterie, lampes, porcelaines, verreries, mercerie, etc.		Téhéran-Toko, à Rotterdam.	
Ternen, belge, à Téhéran.	Représentant de maisons de commerce.			
Themistocle M. Zerlendi, grec, à Tauris.	Divers.			
Toumaniantz frères, persans, à Téhéran.	Sucres, bougies, mercerie, russes.	Fruits secs, gommes.		

Noms des maisons et nationalité.	Importations.	Exportations.	Maisons en Europe.	Observations.
—	—	—	—	—
Virion (A.), français, comptoir français à Téhéran.	Vins, liqueurs, conserves, articles de Paris, services de table, cristallerie, porcelaines, lingerie, jouets, nouveautés, papiers pour tentures, etc.		Aimé Virion, 199, rue La Fayette, à Paris.	
Worth et Cie, français, comptoir parisien, Téhéran.	—		Worth, 7, rue de la Paix, à Paris.	En liquidation.
Barnioud, français, à Téhéran.	Librairie, vins, liqueurs, conserves, divers.			
Gneyssaz (A.), suisse, à Téhéran.	Pianos, orgues, harmoniums, produits suisses.		Gneyssaz fils et Cie, à L'Auberson, canton de Vaud.	
Ziégler and Co, anglais, à Tauris.	Articles de Manchester.	Tapis de Sultanabad.	Ph. Ziégler and Co, Manchester.	Affaires de commission, transport des marchandises de Tauris à Téhéran. Succursale à Téhéran et dans les principales villes de Perse.

Les maisons Hoffmann et Laslier signalées dans le *Moniteur officiel du Commerce* n'existent plus.

V. — VOIES DE COMMUNICATION.

La Légation de France, dans un rapport publié dans le *Moniteur officiel du Commerce* du 26 juillet 1900, avait déjà indiqué à cette époque les voies de communication les plus usitées pour l'introduction des produits européens en Perse. Cependant, il sera peut-être utile de revenir, d'une façon sommaire, sur ce sujet fort intéressant pour nos négociants.

Les routes que peuvent suivre les marchandises étrangères pour arriver dans l'intérieur de la Perse sont malheureusement assez rares et toutes très longues. Nous les examinerons succinctement.

I° Routes du Nord de la Perse.

1° Route de Trébizonde-Tauris-Téhéran. C'est une route fort longue. De Trébizonde à Téhéran on compte, en effet, 1,760 kilomètres. Il est nécessaire, quand on emploie ce chemin, d'avoir un représentant à Trébizonde pour payer le droit de transit de 1 0/0 *ad valorem* à la douane turque et pour éviter aussi un bouleversement général dans l'arrangement des marchandises et dans leur emballage, car les douaniers turcs ne s'inquiètent guère des inconvénients qui peuvent en résulter par la suite. Cet argent est nécessaire aussi pour expédier rapidement les colis jusqu'à Tauris où fonctionne la douane persane ; là, encore, on procède à l'examen du contenu des caisses. La maison Ziégler et Ce et la maison H. Stevens peuvent être recommandées comme agents chargés d'assister à l'examen des marchandises à leur réexpédition sur Téhéran. Les prix de transport sur cette route reviennent, depuis Trébizonde jusqu'à Téhéran, à environ 250 krans (125 fr.) par kharvar (300 kilogrammes) ;

2° **Route de Batoum-Tiflis-Dpilfa-Erivan-Tauris-Téhéran.** — Elle n'est accessible qu'aux marchandises russes, le transit par le Caucase des produits étrangers étant interdit à l'exportation comme à l'importation depuis 1883 ;

3° **Route Bakou-Euzéli-Recht-Téhéran.** — N'est également accessible qu'aux produits russes pour la même raison que ci-dessus. Cependant, pour les voyageurs, c'est de beaucoup la route préférée et la plus commode. Le prix du voyage entre Recht et Téhéran, pour les personnes, est à peu près le suivant :

Voitures à 3 personnes 592 krans + 70 krans de rahdari pour 4 chevaux.

Voitures à 2 personnes 542 krans + 51 krans de rahdari pour 3 chevaux.

Voitures à 1 personne 434 krans + 34 krans de rahdari pour 2 chevaux.

Voitures à 1 personne 434 krans + 17 krans de rahdari pour 1 cheval.

Il faut ajouter en outre les pourboires aux cochers, les frais de caravansérail et une foule de menues dépenses qui ont vite fait de doubler ou même de tripler les prix susmentionnés.

Un fourgon à 4 chevaux pouvant porter 300 kilogrammes de bagages coûte, de Recht à Téhéran, 502 krans, plus 80 krans de droit de rahdari, c'est-à-dire de droit de péage. Pour les marchandises, le prix du double batman (6 kilog.) de Recht à Téhéran est de 3 krans à 3 kr. 50.

II. — Routes du Sud.

Ce sont les plus employées pour le transport des marchandises, celles du Nord étant presque toutes interdites au commerce européen, et la seule ouverte présentant de grands inconvénients au point de vue de la longueur du voyage terrestre et de la cherté du transport.

1° **Route de Bouchir (port sur le golfe Persique), Chiraz, Ispahan, Téhéran.** — C'est une route très difficile consistant, sur une grande partie de son parcours, en un sentier mal tracé et où ne peuvent guère passer que les mulets et les ânes. Elle n'est pas à recommander pour les marchandises lourdes ou les caisses de grosses dimensions.

Le transport de 300 kilog., de Bouchir à Téhéran, revient environ à 225 krans.

Le trajet est un peu moins long que par Trébizonde. Il faut veiller à ce que les colis ne dépassent pas chacun 60 à 70 kilog. afin de pouvoir être facilement chargés à dos d'âne.

Les agences d'expédition fonctionnant à Bouchir sont les maisons Gray Paul and C°, Hotz and Sons, Malcolm and C°, qui toutes ont des agents dans les principales villes situées sur le parcours de Bouchir à Téhéran.

2° **Route de Bassorah, ville turque sur le Chatt-el-Arab, Bagdad, Kermanschah, Hamadan, Téhéran.** — Les marchandises, soit après transbordement à Bombay, soit directement, sont débarquées à Bassorah. De là elles vont jusqu'à Bagdad par les deux bateaux de « l'Euphrate Tigris Steam Navigation Company » ou par les quatre petits vapeurs d'une société turque. De Bagdad à Téhéran (800 kilomètres à peu près), elles viennent par voie de terre. C'est le chemin recommandé pour les colis lourds ou encombrants, car il est peu accidenté et bien pourvu de bêtes de somme.

Le transport de 300 kilog. revient à peu près, de Bagdad à Téhéran, à 230 krans.

Il est nécessaire d'avoir à Bagdad un agent qui s'occupe des

formalités douanières en Turquie et de la réexpédition sur le territoire persan.

Les gros colis sont chargés sur les chameaux et ne doivent pas dépasser chacun le poids de 120 à 130 kilog.

3° **Route Mohammerah, Ahwaz, Ispahan.** — Récemment ouverte, cette route a l'avantage sur celle de Bouchir de diminuer dans des proportions notables la longueur du trajet terrestre : de Bouchir à Ispahan, 853 kilomètres; d'Ahwaz à Ispahan, 435 kilomètres. Les marchandises doivent être transbordées à Mohammerah pour accomplir sur des bateaux spéciaux le court trajet de ce port à Ahwaz où commence le transport par bêtes de somme.

La compagnie Lynch Brothers qui exploite cette route en même temps que la navigation de la « Karoun » fournit les indications suivantes sur l'importante question de la dimension qu'il convient de donner aux colis pour le voyage terrestre. Il me semble intéressant de les reproduire parce qu'elles s'appliquent également à toutes les routes de caravane de la Perse : « pour le transport à dos de mule, le poids d'un paquet ou d'une caisse ne doit pas excéder 75 kilog. Les caisses d'une forme longue sont préférables. Elles peuvent avoir 0 m. 90 ou même 1 m. 05 de longueur, mais ne doivent pas excéder 0 m. 60 sur 0 m. 45 de largeur et de profondeur respectivement. Les caisses carrées sont difficiles à manier. Pour le transport à dos de chameau, les caisses ne doivent pas excéder les dimensions suivantes : 1 m. 05 × 0 m 75 × 0 m. 60. Dans les cas spéciaux la longueur peut être portée à 1 m. 20, ou bien la dimension de 0 m. 75 portée à 0 m. 90; mais l'une des trois dimensions ne doit pas excéder 0 m. 60. Le poids doit être d'environ 100 kilogrammes et ne doit jamais excéder 125 kilog.

4° **Route de Mohammerah (au confluent de la Karoun et du Chatt el-Arab). Ahwaz-Hiltanabad-Téhéran.**— Cette route qui n'est pas encore exploitée est la route de l'avenir, car elle sera la plus courte et la moins difficile, quand la chaussée carrossable d'Ahwaz à Hiltanabad aura été construite. On s'occupe de la réalisation de ce projet.

Telles sont les seules routes de Perse par où peut se faire le commerce avec l'Europe. Elles ont toutes un grand défaut : leur longueur (il n'est pas question bien entendu des routes passant par la Russie) ; et il faut compter que de Bouchir ou de Trébizonde jusqu'à Téhéran les colis, en voyageant dans les meilleures conditions, mettront au moins deux mois et demi à effectuer ce trajet.

On ne saurait trop recommander à ce sujet aux négociants important leurs produits en Perse de surveiller très rigoureusement l'emballage de leurs marchandises, d'y donner tous leurs soins et de ne pas se laisser séduire par une petite économie réalisée sur l'enveloppe des colis. Ils doivent songer que leurs articles sont chargés à dos de chameaux, de mulets et

d'ânes et que durant plusieurs mois les colis seront deux ou trois fois par jour retirés de leurs montures et cela d'une manière fort simple : les conducteurs de caravane détient les cordes qui retiennent les ballots sur les bêtes de somme et les laissent tomber à terre de toute la hauteur de l'âne ou du mulet. Si la marchandise est fragile et si l'emballage n'est pas extrêmement solide, toute la cargaison est détruite. De plus il faut se défier des intempéries, pluie violente ou soleil ardent, se pénétrer de cette idée que pendant le jour en été, pendant la nuit en hiver, les marchandises restent exposées en plein air durant le repos des caravanes et par conséquent faire attention d'enrouler dans des toiles ou des enveloppes imperméables, les articles susceptibles de se détériorer. Le bon emballage est donc une des conditions essentielles du transport des marchandises en Perse : et beaucoup d'importateurs, pour l'avoir négligé ont subi souvent des pertes assez considérables.

De toutes ces voies de communication, celle qui semble le plus intéresser nos importations est la route de Trébizonde-Tauris. Du rapport de notre consul à Tauris, il ressort, en effet, que pendant l'année 1901-1902, la France sur un total général d'importations en Perse de 23,887,076 krans envoie par Tauris 13,493,909 krans de ses marchandises. Tous nos vins, nos liqueurs, nos tissus de laine, de coton et de soie, notre verrerie, notre gobeletterie suivent ce chemin pour pénétrer en Perse; de meme une grande partie des vêtements, des instruments de musique et de physique, des machines, de la mercerie, des métaux, des meubles, du papier que nous vendons à la Perse y entrent par la route de l'Azerbeidjan. Voici, du reste, quelques chiffres de nos principales importations par cette province :

Boissons, 80,417 krans; droguerie, 23,467 krans; habillement, 189,201 krans; instruments de musique, 15,400 krans; Instruments de physique, 14,484 krans; machines, 14,100 krans; mercerie et quincaillerie, 376,965 krans; meubles, 51,372 krans; montres, 13,800 krans; Faïences, poteries, 808,137 krans; tissus de coton, 1,759,788 krans; tissus de laine, 5,651,483 krans; tissus de soie, 4,172,461 krans; verrerie, 1,005,207 krans, etc.

La ville de Tauris semble être d'ailleurs l'entrepôt d'une grande partie des marchandises européennes; elle est, en effet, le point terminus de deux grandes routes, celle de Djulfa-Tauris, amenant les seules marchandises russes qui ne se servent pas de la voie maritime Bakou-Euzéli-Recht, et celle de Trébizonde Tauris par où arrivent presque tous les produits des autres pays. Aussi sur un total général de 279,192,438 krans d'articles vendus à la Perse, 74,824,249 sont acheminés vers l'Empire par Tauris. Le tableau suivant montrera quelles sont par ordre d'importance les nations qui se partagent la clientèle commerciale de Tauris.

Route de Djulfa Tauris.

Voie : Trébizonde-Tauris. —	Russie	30.460.082
—	France	13.493.909
—	Angleterre	13.475.760
—	Autriche	9.745.759
—	Turquie	5.688.111
—	Allemagne	1.051.863
—	Pays-Bas	618.351
—	Italie	101.524
—	Suisse	76.694
—	États-Unis	54.102
—	Belgique	31.915
—	Grèce	26.180
		74.824.249

Le restant de l'importation de la Russie en Perse, soit 83,295 mille 502 krans, se fait par le chemin plus court et plus économique de Bakou-Recht; quant au reliquat des marchandises anglaises soit 92,636,557 krans, il entre sur le territoire persan par les ports du Golfe Persique, de même que nos 8,308,616 krans de sucres en pain pénètrent en Perse par les ports de Bouchir. Luigah et Bender-Abbas.

Les principales lignes de navigation à vapeur desservant le port de Bouchir sont, outre les nombreux bâtiments anglais faisant un service irrégulier :

1° La Compagnie russe de navigation à vapeur qui une fois par mois expédie un paquebot d'Odessa à Bouchir ;

2° British India, hebdomadaire qui, en quittant Bouchir, transborde à Bombay les marchandises à destination de l'Europe ;

3° La Bombay and Persia S. N. C° faisant le même service ;

4° L'Anglo-Arabian, mensuelle, allant au retour directement en Angleterre, en touchant le port de Marseille.

VI. — INDUSTRIES ET SOCIÉTÉS EN PERSE ET PRINCIPALES PRODUCTIONS DU PAYS.

L'industrie en Perse est, comme nous l'avons dit plus haut au chapitre des exportations, presque nulle ; nous avons aussi exposé les causes de cette infériorité de la Perse.

Quelques essais avaient cependant été tentés il y a une dizaine d'années pour établir ici une usine à gaz, une fabrique de verre, une d'allumettes, une de briques, une de sucre. Presque toutes ont disparu aujourd'hui, sans avoir pu jamais fonctionner et la

petite quantité de celles qui restent périclitent lamentablement: c'est ainsi que l'éclairage au gaz a dû être remplacé dans les rares rues de Téhéran qu'on éclaire par celui au pétrole.

A l'heure actuelle, il n'y a qu'un embryon d'industrie et le nombre de celles qui fonctionnent est si restreint qu'on peut le citer sans crainte d'être prolixe.

A Roudbar, village du Ghilan, situé dans la vallée du Séfid Roud et où se trouvent des plantations d'oliviers, quelques sujets grecs, sous la protection de la Russie, ont, en 1890, installé une fabrique d'huile d'olive. Avec un matériel de provenance anglaise, ils traitent la plus grande partie des olives du Ghilan dont la récolte varie annuellement entre 2,000 et 3,000 tonnes. L'huile fine est exclusivement dirigée sur les marchés russes; celle de qualité inférieure sert à fabriquer sur place du savon.

A Recht, il y a quelques filatures de soie. Dans le Mazandéran, on trouve cinq petites usines pour l'égrenage et la mise en balles du coton; les machines utilisées pour ce travail sont de provenance américaine ou européenne.

A Kirman et dans le Khoranan, il y a l'industrie des châles,

Les bronzes, les cuivres, les armes imitant l'ancien sont la spécialité d'Ispahan.

L'argent est travaillé assez grossièrement du reste à Ispahan, Chiraz et Gendjan. Mais les bibelots sortant des mains des ouvriers n'ont aucun fini; le dessin est toujours le même, soit en creux à Ispahan, soit en relief à Chiraz et les modèles sont fort peu variés.

Le monopole des monnaies antiques fausses assez bien imitées revient à Hamadan, — La préparation de l'opium est si l'on veut une des principales industries de la Perse dont l'exportation pour ce produit est, comme on l'a vu, considérable. Les villes de Yezd, Kirman, Chiraz, Ispahan s'occupent beaucoup du commerce de cet article dont la récolte se fait au mois de mai. L'opium persan peut contenir jusqu'à 12 0/0 de morphine. Malheureusement il est souvent altéré par des fraudes.

L'industrie des cocons de soie, d'abord critique, s'est relevée depuis l'introduction en 1895, par des maisons françaises, des graines de ver à soie, de Brousse. Ces graines étaient placées, à l'origine, chez l'habitant, contre un tiers du produit en cocons. Les maisons établies à Recht en reçoivent à peine un cinquième. Cette industrie nous intéresse particulièrement, puisqu'elle est l'unique objet de l'exportation persane en France. C'est surtout dans la province du Ghilan, à Recht, qu'on se livre à cette industrie partagée entre des maisons françaises et des négociants grecs dont les principales sont les suivantes :

Les Petits fils de C.-J. Bonnet, de Lyon.
Pascalidis frères, de Constantinople.
Terrail, Payen et Cie, de Lyon.

Koussis frères, de Bakou.
G. Dimitriadis, de Ghemleck.
Th. Tsacona et Cie, de Ghemleck.
Draco Félidis, de Bourgas.
Edouard Garnier, de Trans (Var).
Badih Cossery, du Caire.
P. Berthet et Cie, les Arcs.

La Perse produit également des vins assez estimés des indigènes. Chiraz et Ispahan sont les crus les plus renommés. Mais ces prodrits sont trop chargés en alcool, se conservent peu de temps et supportent difficilement de longs voyages. Hamadan et Casvin donnent aussi du vin, mais ce dernier, avec les mêmes défauts que les précédents, est lourd et grossier.

Les fruits séchés forment aussi une véritable industrie de ce pays. Ils se composent surtout de raisins secs. C'est un commerce qui est très florissant dans la province de l'Azerbeidjan.

Sociétés.—La formation des sociétés n'est soumise à aucune des nombreuses règles qui la régissent en Europe. En Perse, plusieurs individus se réunissent, versent en commun un certain capital, décident qu'ils s'occuperont de tel ou tel commerce, de telle ou telle exploitation, et la société est formée, sans contrôle du gouvernement, sans statuts, sans autre garantie que celle de la bonne foi des associés. Les principales d'entre-elles sont :

La Société « Massoudié », au capital de 100,000 tomans (le toman vaut 5 fr. à peu près) ; elle s'occupe d'affaires financières, de l'achat et de la vente des traites, des barats (traites du gouvernement persan). Elle a distribué à ses actionnaires un intérêt de 12 0/0.

La Société « Eslamié », fondée par le clergé et les habitants d'Ispahan ; elle fonctionne plutôt mal ; elle s'est constituée pour lutter avec les tissus européens et forcer les indigènes à s'habiller avec les tissus du pays. Il lui est, dans les conditions actuelles de l'industrie de la Perse, difficile de soutenir longtemps le combat. La première année, elle a donné 21 0/0 de dividende, la seconde, 19 0/0 ; la troisième, 2 0/0 ; en 1902, elle n'a rien donné.

La Société du Fars, à Bouchir. Fondée par un persan Hadji-Abdurrahim. Elle s'occupe de commerce, d'affaires financières, des échanges entre Bouchir et Bombay et marche assez bien.

La Société Safaï constituée en 1901, par Mohammed Bagher pour le nettoyage et la mise en ballots du coton ; elle possède une usine à Barfrouch (Mazaudérau) et un outillage à vapeur.

La Société nouvelle « Oumonmi » fondée, il y a 2 ans, par Malek-et-Tudjar, un des plus riches persans de Téhéran. Elle a pour but l'extension du commerce persan sur les marchés européens ; elle s'occupe aussi des opérations de Banque, d'agriculture, d'exploitation de mines, de création de fabriques. Elle a

un capital entièrement versé de 1,000,000 de tomans, réparti en 20,000 actions de 50 tomans. La première année, elle a distribué un dividende de 17 0/0 à ses actionnaires. Tous ses délégués en province et à l'étranger font partie de ses actionnaires. Elle a obtenu dernièrement la concession d'une route d'Astara (frontière russo-persane sur la Caspienne, au sud de Bakou) à Ardébil (Azerbeidjan), pour attirer le trafic actuellement existant sur la route de Djulfa-Tiflis.

Principaux produits du pays.

I. — AGRICULTURE.

Blés et orges, récoltés surtout dans l'Azerbeidjan, le Khorassan, l'Arabistan, le Fars, Hamadan, Ispahan, Kermanschah.

Riz. — Produit principalement à Chiraz, Ispahan, dans les provinces du Ghilan et du Mazandéran.

Tabac. — Il est cultivé un peu partout dans le pays. Une spécialité de la Perse est le tombakou, tabac destiné au Kalian, sorte de narguile que fument tous les persans, les femmes comme les hommes. Le tombakou est cultivé sur une très vaste échelle dans les environs de Chiraz et d'Ispahan.

Coton. — Il croît partout en Perse, jusqu'à des altitudes de 1,800 mètres. Le meilleur est celui du Khorassan. Mais le coton indigène n'est pas de très belle qualité ; le fil en est trop court. Aussi a-t-on fait des essais, pour lui substituer les variétés américaines renommées par la longueur et la résistance de leur fil. Bien qu'étant une source de richesse pour la Perse, la culture de cette plante est encore très peu perfectionnée à cause de la routine des indigènes.

Cucurbitacées. — Les melons, les pastèques, les concombres, les courges, les citrouilles sont des aliments fort appréciés par les Persans. Aussi leur culture se fait elle presque partout. Ispahan et Mesched, sont renommés pour leurs melons et leurs pastèques.

Pavot. — Il est cultivé dans presque toute la Perse. L'opium est, comme nous l'avons vu, un des grands revenus de ce pays.

Amandes. — Cultivées dans le sud de la Perse depuis Ispahan, les amandes amères sont la spécialité de Yezd où chaque année on en récolte plus de 600,000 kilog. Presque toutes les amandes de Perse vont à Bombay.

Dattes. — Produites par le Beloutchistan persan et l'Arabistan. Cette dernière province en exporte jusqu'à 60,000 tonnes par an. Les palmiers dattiers commencent à produire des fruits à l'âge de trois ans dans le Beloutchistan et dans l'Arabistan vers quatre ans.

II. — SYLVICULTURE.

On ne rencontre de forêts, en Perse, qu'au nord et à l'ouest de l'Empire. Elles sont abondantes dans le Ghilan et le Mazandéran, moins fournies dans le Kurdistan et l'Arabistan. Et ces régions boisées forment un contraste étrange avec le reste du plateau de l'Iran, pays dénudé, sec et aride, où la végétation ne se rencontre que rarement, pareille à une oasis au milieu d'un désert de cailloux et de rochers, formant des bouquets de verdure plantés par la main de l'homme, après beaucoup de soins et mille peines, pour détourner l'eau des montagnes par des canalisations et l'amener à l'endroit où l'on veut établir un semblant de jardin.

Les forêts du nord, baignées par la Caspienne, produisent, avec leur climat humide et tempéré, une foule d'essences, le buis, les hêtres, les chênes, l'oranger, le grenadier, le châtaignier, le noyer, l'aulne, l'accacia, l'érable, le mûrier, l'orme, le platane, le peuplier ; celles de l'ouest sont composées presque exclusivement de chênes nains.

Les forêts du Ghilan et du Mazandéran sont malheureusement peu exploitées, faute de voies de communication, et, bien qu'elles ne soient guère situées qu'à 200 kilomètres de la capitale, les maisons de Téhéran sont construites en boue et en terre avec de rares charpentes de peuplier friables et peu solides et le bois qu'on y vend atteint des prix fantastiques.

Les bois de buis forment cependant l'objet d'une concession et sont exploités et exportés vers Bakou et Astrakan.

Les loupes de noyer sont fort demandées, mais assez rares, et il faut les rechercher jusque dans le Kurdistan.

III. — ÉLEVAGE.

Race bovine. — Le manque de pâturages et de fourrages rend difficile l'élevage des bœufs sur le plateau de l'Iran.

Les rares spécimens de cette race sont employés aux travaux de labourage.

La viande de bœuf n'est jamais bonne en Perse, car toutes ces bêtes sont maigres, mal portantes et leur chair dure et sans saveur.

Race ovine et caprine. — Les moutons sont les moutons à grosse queue ; on les élève en très grand nombre en Perse.

Ces animaux, il est vrai, ne sont pas difficiles pour leur nourriture, et il paraît souvent étrange de les voir paître dans des endroits rocailleux, sur des collines brûlés par le soleil, où l'œil ne distingue aucune trace d'herbe et où cependant, entre

les cailloux et les pierres, ils trouvent des tiges desséchées, des herbes raccornies qui suffisent à leur maigre pitance. Leur viande est assez bonne, les indigènes se nourrissent presque exclusivement de leur chair. Les chèvres sont également assez nombreuses.

La toison des moutons et des chèvres, assez médiocre sur le plateau, est, par contre, fort belle dans le Kurdistan, le Khorassan et les confins de l'Afghanistan, et la laine qu'on en retire et qui est très bonne est expédiée en Russie.

Espèce caméline. — Les chameaux les plus robustes sont ceux du Khorassan, qui peuvent porter jusqu'à 280 kilog. et faire 30 kilomètres quotidiennement.

Dans le Beloutchistan, on élève des chameaux de montagne, superbe bêtes, fort appréciées dans les Indes pour les usages militaires.

Espèce chevaline. — Il y a plusieurs races de chevaux. Les meilleurs sont les turcomans, animaux rapides et dociles ; puis les chevaux arabes de Chiraz, aux formes élégantes ; ceux de l'Azerbeidjan du pays des Bakhtiaris, races plus mélangées ; enfin les yabons, courts de taille, employés comme bêtes de somme.

Espèce asine. — L'élevage s'en fait surtout dans le sud où l'on en trouve des spécimens fort beaux comme taille et comme force. Les beaux ânes blancs, géants en particulier sont très recherchés et leur prix est très élevé.

Mulets. — Ils sont de taille et de force très variées. La Perse en produit une assez grande quantité qui lui sont indispensables pour le transport de toutes les marchandises. Ce sont des bêtes fort résistantes, admirablement appropriées à ce pays accidenté et difficile d'accès.

IV. — MINES.

La Perse est riche en mines ; les immenses montagnes qui couvrent son territoire au nord, au nord-ouest, au sud et au sud-est présentent des échantillons de tous les minerais possibles. Les appréciations du reste varient à ce propos ; les uns soutiennent que ces minerais sont très riches, d'autres qu'ils ne sont que médiocres. Il est difficile de se prononcer d'une manière catégorique puisqu'aucune de ces mines n'est exploitée et que jusqu'au jour où des voies ferrées et des routes carrossables et bien entretenues permettront de diriger ces richesses minérales jusqu'à des centres importants, il sera impossible d'en tirer parti.

Le charbon de terre lui-même n'est extrait que pour les besoins de la consommation locale. Et la façon de se le procurer est des plus primitives : on cherche là où le filon est le plus à fleur de terre ; on creuse des puits de quelques mètres ; quand

la veine est épuisee ou quand le puits est comblé par l'eau ou les éboulements, on fouille un peu plus loin sans se donner la peine, même par des travaux sommaires, de réparer l'accident. Quoi qu'il en soit, on peut compter six zones métalliques en Perse :

1° L'Azerbeidjan : fer, plomb, cuivre, salpêtre, mercure, marbre ;

2° L'Elbourz : fer, houille, pétrole ;

3° Khorassan : cuivre, fer, plomb, houille, or, sel, turquoises ;

4° Kerman : plomb, cuivre, turquoise, houille, fer, borax, marbre ;

5° Centre : fer, cuivre, houille, mercure, antimoine, nickel, cobalt, manganèse, soufre ;

6° Littoral du golfe Persique : pétrole, bitume, sel gemme, ocre rouge, soufre, zinc, étain.

VII. — BANQUES.

Les principales banques établies en Perse sont les suivantes :

1° L'établissement financier européen le plus ancien de Téhéran et le plus connu est la banque impériale de Perse (The impérial bank of Persia), dont le siège social est à Londres, 25, Abchurch Lane E. C. et qui fut fondée en 1889. Son capital versé est de 650,000 liv. st. et il peut-être porté à 4,000,000 de livres Les succursales dans l'intérieur de la Perse sont : Bouchir, Tauris, Chiraz, Ispahan, Meched, Recht, Tauris et Yezd.

2° La Banque russe d'escompte et de prêts de Perse qui est une dépendance de la Banque d'Etat à Saint-Pétersbourg. Elle a des succursales pour le moment à Meched, Recht et Tauris. Elle a fait les emprunts contractés par la Perse à deux reprises différentes.

3° La Banque internationale de commerce de Moscou, située au Bazar à Téhéran. Son siège social est à Moscou, Roumiesky Moste. Son capital est d'un million de roubles.

4° La Banque de Toumaniantz frères qui a son principal établissement à Bakou, des succursales dans les grandes villes de la Perse et une agence à Marseille.

5° La Banque locale de Hadji Houssein Agha, dont la firme est Emirie Jarb ; elle a une succursale à Marseille.

VIII. — RÉGIME DOUANIER EN PERSE

Jusqu'au commencement de l'année 1903, le régime des douanes en Perse était basé sur l'article 3 du traité de Turkmantchaï signé en 1828 et frappant les produits sortant de la Perse ou ceux y entrant d'une taxe uniforme de 5 0/0 *ad valorem*.

Ces droits viennent d'être remplacés par des droits spécifiques et ce nouveau tarif est applicable depuis le 14 février 1903.

De l'examen des nouveaux documents douaniers ressort ce fait que les droits à l'importation ont presque tous été augmentés dans des proportions variables, mais presque toujours favorables au commerce russe ; d'autre part, les droits de sortie sont presque tous supprimés sauf pour quelques rares produits du pays, tels que les animaux vivants, les boissons, le sel, les œufs, les grains, le riz, la soie en cocons, l'opium, les pierres précieuses, les poissons et les tabacs.

En outre ce nouveau tarif est accompagné d'un accord signé entre la Russie et la Perse et qui supprime les taxes intérieures établies dans l'intérieur du pays sur le transport des marchandises, sauf cependant les droits de péage sur les routes carrossables où des travaux d'art ont été exécutés telles que celle de Recht à Téhéran.

Plusieurs de nos produits sont atteints d'une manière assez sensible par ce nouveau régime douanier :

En première ligne il convient de citer les boissons. Le champagne et les vins mousseux sont lourdement grevés : 5 krans (soit 2 fr. 40) par bouteille de 80 centilitres au maximum, au lieu de 16 chahis (0 fr. 35), taxe de l'ancien tarif. — Les autres vins paient 4 krans par batman brut (2,970 gr.) Le poids moyen d'une bouteille étant d'environ un demi-batman, chacune d'elles est frappée à son entrée d'une taxe de 2 krans (1 fr. 85) au lieu de 6 chahis (0 fr. 12) ; ainsi, par exemple, pour les vins de Bordeaux et de Bourgogne dont les poids respectifs sont de 1500 et 1650 gr. par bouteille.

Les liqueurs sont divisées en deux catégories :

1° Les eaux-de-vie non dénommées (y compris le vodka, eau-de-vie russe) payant quatre krans par batman brut.

2° Les liqueurs et eaux-de-vie de marque, 12 krans par batman brut. On peut donc estimer que, d'après le poids moyen d'une bouteille nos produits sont taxés de la manière suivante :

(Le kran vaut actuellement 0 fr. 43 et le chahi 0 fr. 025.)

Cognac, 1450 grammes la bouteille, 7 krans par bouteille, au lieu de 6 chahis.

Vermouth. 1,750 grammes la bouteille, 7 krans par bouteille, au lieu de 14 chahis.

Chartreuse, 1,850 grammes la bouteille, 13 krans par bouteille, au lieu de 10 chahis.

Benédictine, 2,600 grammes la bouteille, 12 krans par bouteille au lieu de 6 chahis.

Absinthe, 1,550 grammes la bouteille, 7 krans par bouteille, au lieu de 10 chahis.

Amer Picon, 1,700 grammes la bouteille, 7 krans par bouteille, au lieu de 10 chahis.

Rhum, 1,820 grammes la bouteille, 7 krans 50 par bouteille, au lieu de 8 chahis.

Les eaux minérales, par contre, sont dégrevées, puisque dix bouteilles paient 10 chahis, et c'est une diminution assez forte, car les eaux minérales que nous importons (Vichy, Vals, Contrexeville,) sont d'un prix relativement élevé.

Pour les conserves on ne peut guère donner d'évaluation précise, car le prix varie beaucoup suivant la nature. Si l'on prend des boîtes moyennes de 500 grammes payant anciennement 2 chahis par boite, 6 de ces boites, faisant un batman paieront aujourd'hui 1 kran 50 au lieu de 0 kran 60. Les bougies payant 8 chahis le batman brut semblent plutôt profiter du nouveau tarif. La droguerie reste imposée à 5 0/0 *ad valorem*; il faut cependant remarquer qu'à cette règle il y a beaucoup d'exceptions et que les bonbons pharmaceutiques préparés au sucre suivent le régime des sucreries (soit un kran le batman et les produits pharmaceutiques préparés avec de l'alcool celui des liqueurs de toute espèce (soit 12 krans par batman brut). C'est ainsi que les vins de Bugeaud, Mariani et autres boissons médicamenteuses subissent une augmentation de 1 kran 50 par flacon; les teintures pharmaceutiques, de 2 krans 50 par litre; l'opium d'Europe est tarifié à 5 tomans par batman, alors que l'opium indigène est absolument impropre aux usages pharmaceutiques: les sels classés sous la rubrique : produits chimiques, sont lourdement frappés grâce à la taxe de 1 kran par batman, car ils ne se vendent que de 0 fr. 20 à 0 fr. 50 le kilogramme et sont souvent livrés en gros presque sans bénéfices.

Les habillements suivent le droit du tissu le plus imposé entrant dans la catégorie des objets augmentés de 50 0/0; par exemple un vêtement fait de pure laine qui paie 8 krans le batman, paiera ce droit de 8 krans par batman plus 4 krans, en tout 12 krans; sur un pardessus de confection cela représente à peu près 15 0/0 *ad valorem*. D'une manière générale la draperie (étoffes d'été et d'hiver) pèse en moyenne 700 grammes par mètre. Le nouveau tarif représente une augmentation de 1 kran par mètre. Du reste, les autres objets, autres que l'habillement (bonneterie, boas, manchons, bretelles, jarretières, chapeaux, corsets, brassières, cravates, fichus, faux-cols, manchettes, plastrons, gants, guêtres, panaches, plumes, aigrettes, sous bras, lingerie avec dentelles, broderie) paient 15 0/0 *ad valorem*.

Les huiles d'olive paient 2 krans le batman : les autres 4 chahis. Les instruments de musique sont très lourdement frappés : les pianos droits et harmoniums autres qu les harmoniums flûte paient 400 krans la pièce ; les pianos à queue 800 krans ; les autres instruments 20 0/0 *ad valorem.*

Les instruments scientifiques sont taxés 10 0/0 *ad valorem.*

Les graines de vers à soie sont exemptes de tout droit.

Sous la rubrique mercerie et quincaillerie, le nouveau tarif contient une foule de marchandises très différentes et n'ayant qu'un rapport très lointain avec la mercerie et la quincaillerie, à peu près comme nous l'avons dit au titre des importations. Ces objets ne subissent aucun changement et restent taxés à 5 0/0 *ad valorem.*

Le cuivre en barres paie 6 krans les 10 batmans.

Les meubles en bois ou en fer de toute espèce recouverts de tissus et de cuir sont taxés à 15 krans les dix batmans; les autres meubles à 5 krans; les glaces, miroirs encadrés, lampes, flambeaux, bougeoirs à 5 0/0 *ad valorem*; les autres objets servant à l'ameublement ou à la décoration des lieux habités, à 20 0/0 *ad valorem* (par exemple : les cadres, baguettes dorées, coupes, vases, coussins, pendules, statues, tableaux, tentures confectionnées, objets de fantaisie pour cheminées, consoles,)

Les montres sont taxées assez légèrement : une montre en or paie 20 krans; une montre en argent 5 krans; les autres montres 4 krans.

La parfumerie paiera 15 0/0 *ad valorem* ; les cuirs ordinaires, 10 chahis le batman ; les cuirs teints, vernis, maroquinés ou laqués, 1 kran; les ouvrages de cuir 1 kran et demi. Les objets en faïence et en porcelaine paient 8 chahis le batman.

Les sucres en pain ou candis paient 3 chahis le batman y compris le poids des papiers et cordes servant d'emballage immédiat; c'est là plutôt une diminution de l'ancien droit qui fait compensation dans une certaine mesure à l'augmentation considérable subie par le thé et qui empêchera une hausse trop sensible du breuvage indispensable aux Persans de toutes les classes. Les cassonnades et sirops sont tarifés 2 chahis le batman; les sucreries 1 kran par batman brut. Les tabacs fabriqués sont taxés ainsi : cigares ne coûtant pas plus de 80 fr. le mille, 30 krans le batman; les autres 80 krans; les cigarettes 10 krans le batman.

Les tissus de coton paient les droits suivants : 1° Tissus de toute espèce écrus ou blanchis, teints ou imprimés, 12 krans les 10 batmans; 2° velours et peluches de coton, 25 krans les dix batmans; 3° tulles de coton brodés ou non, 25 krans les dix batmans. Les tissus de laine sont taxés comme suit : 1° Châles de laine des Indes, le batman 30 krans, les imitations de provenance européenne dûment certifiée acquittent seulement le droit de tissu ; 2° tissus de laine de toute espèce, le

batman 8 krans ; 3° tissus de laine mélangée de coton, de lin, le batman 3 krans.

Les tissus de soie sont divisés de la manière suivante : 1° Tissus de bourre et de bourreite de soie, 5 krancs le batman ; 2° tissus de soie pure brochés de fils d'argent faux ou fin, dorés ou non, le batman 50 krans ; 3° velours et peluche de soie pure, le batman 50 krans : 4° tissus de soie pure ou tissus renfermant dans l'ensemble de leur fil plus de 90 0/0 de soie, le batman 30 krans ; 5° tissus de soie mélangée de coton ou d'autres, filiments végétaux, le batman 15 krans.

Les tissus de laine ou autres mélangés, brodés, brochés de soie acquittent les droits de tissu selon l'espèce augmententés de 20 0/0.

La verrerie est ainsi taxée :

1° Objets en verre et en cristal avec ornements (gravures, émail, dorure, argenture, tissus de verre) 2 krans le batman ; 2° tous autres, les dix batmans 4 krans ; 3° verres à vitres, les dix batmans 2 krans ; 4° glaces non encadrées de moins de 50 décimètres carrés : les dix batmans 10 krans ; 5° glaces non encadrées de 50 décimètres carrés ou plus, les dix batmans 20 krans.

Voitures non suspendues 5 0/0 *ad valorem*, autres véhicules (vélocipèdes, automobiles et leurs pièces) 10 0/0.

Parmi les droits à l'exportation, notre commerce ne s'intéresse qu'à ceux qui frappent les soies en cocons ; ils sont de 15 krans pour les dix batmans. D'après les informations reçues par la légation de nos compatriotes exportateurs à Recht, durant la campagne de 1901, la douane avait plusieurs fois varié dans l'estimation de la valeur des cocons sur laquelle devait être perçu le droit de 5 0/0. Elle avait fini par fixer cette valeur au maximum à 70 krans les deux batmans des qualités supérieures et à 65 krans les 2 batmans des autres qualités. Les qualités payaient donc anciennement 17 krans 50 les dix batmans et les qualités inférieures 16 krans 25. Le droit actuel est dès lors plutôt avantageux si l'on s'en tient à l'estimation de la douane et serait également une réduction de taxe pour les belles qualités, même si l'on prenait pour base l'estimation faite par nos négociants, de 62 krans les 2 batmans pour les belles qualités et de 57 krans les 2 batmans pour les qualités plus ordinaires de cocons.

Quelques-uns de ces nouveaux droits semblent devoir influencer sur notre commerce d'importation. Les vins et surtout les liqueurs sont, en effet, considérablement grevés. Les frais de transport et la casse augmentaient déjà suffisamment le prix de revient de nos liqueurs. Une bouteille de vermouth Noilly-Prat devait se vendre 14 krans, soit près de 7 fr. ; aujourd'hui, le négociant de Téhéran devra l'étiqueter au moins 21 krans soit 10 fr. ; c'est donc pour la majorité des liqueurs de marque une augmentation de près de 33 0/0. Le client qui trouvait déjà très

cher le prix d'une bouteille de vermouth, d'absinthe, d'amer picon ou d'anisette, regardera peut être maintenant à deux fois avant de donner 10 fr. pour une marchandise qui, en France, coûte 2 fr. 50 à 3 fr. Il arrivera forcément que la Russie inondera le marché et qu'il sera fort difficile de vendre ultérieurement, quand le stock actuellement en magasin sera épuisé, des liqueurs de marque.

Les instruments de musique dont nous avons importé pendant l'année 1901-1902 pour 26,650 krans seront également très lourdement imposés. Au premier abord on comprend qu'un piano, qu'un orgue de grandes dimensions paient 200 ou 400 fr. de droits de douane, mais taxer les petits harmoniums à 200 fr. semble, par exemple, un peu exagéré, et il résulte des faits de ce genre : un négociant français, il y a un mois environ recevait deux petits harmoniums facturés à Paris, 180 fr. pièce et la douane persane lui réclamait 200 fr. de droits pour chacun ; c'est-à-dire plus que la valeur de l'instrument lui-même. C'est donc encore là un avantage pour les pays voisins dont les négociants sont plus rapprochés de la Perse et qui ont à payer pour ces lourdes marchandises des frais de transport beaucoup moins considérables que ceux qu'auront à acquitter nos commerçants. Le négociant français dont il est question plus haut estimait que cette surtaxe abaisserait sa vente de plus d'un tiers.

On ne peut, quant aux meubles exactement se faire une idée de ce que représente le nouveau tarif. Les meubles sont, en effet imposés de 15 krans (7 francs) les dix batmans (30 kilogs). Les meubles chers ont donc à profiter à première vue de ce tarif, tandis que les meubles de qualité ordinaire auront à en souffrir. Les objets d'ameublement payant maintenant 20 0/0, c'est une augmentation de 15 0/0, que leur impose le nouveau régime douanier.

Nous importons également beaucoup de tissus de soie, pour 4,250,000 krans environ. Ces tissus sont taxés à raison de 30 à 50 krans le batman suivant la qualité. Nos articles de soie étant la plupart du temps des produits de belle qualité, il semble que leur vente, en Perse, n'ait guère à en souffrir et qu'ils supporteront facilement cette surtaxe. Pour tous les autres objets, en règle générale, le nouveau tarif triple ou quadruple la taxe ancienne. En outre, pour toutes les marchandises taxées au batman, il s'agit du batman brut, c'est-à-dire l'emballage direct compris (papiers, cordes, ficelles, enveloppes, pots, bouteilles) et c'est là encore une augmentation parfois assez sensible pour des articles délicats et fragiles, dont l'emballage doit être très méticuleusement fait. Notre commerce d'importation est assez considérable en Perse, pour qu'on puisse un peu s'inquiéter de ces nouveaux tarifs ; il ne faut pas perdre de vue que l'industrie russe se développe de jour en jour, et qu'à cause de son voisinage de l'Empire de l'Iran, elle pourra presque toujours, à prix et à qualité égaux avoir l'avantage sur la nôtre.

Sont prohibés par le nouveau tarif à leur entrée en Perse, les

articles suivants : les armes de toute espèce, y compris les pièces détachées ou non assemblées une dispense spéciale du Gouvernement pourra seule autoriser l'importation des armes qui, alors, seront soumises à la taxe suivante : fusil, 200 krans pièce revolver, 50 krans ; pistolet, 20 krans ; 70 krans par batman, pour toutes autres armes ou pièces d'armes. Les monnaies en cuivre ou en nickel. Les poudres à tirer, y compris la dynamite et tous les explosifs, de même que les cartouches et capsules de de poudre fulminante, les projectiles, les douilles vides.

Les couleurs d'aniline et toutes les couleurs préparées au moyen d'aniline ; c'est là une mesure tendant à relever l'industrie des tapis persans dont quelques fabricants commençaient à employer ces couleurs minérales au grand détriment de la durée des tapis. Les livres, journaux, imprimés, écrits, images et objets quelconques ayant un caractère séditieux ou contraire à la religion et aux bonnes mœurs.

IX. CHANGE.

Les monnaies dont on se sert en Perse sont les suivantes : le toman vaut dix krans, le kran vaut vingt chahis.)

Pièce de 1 kran	(0 fr. 435	environ)	en argent.	
— de 2 —	(0 fr. 97	—	—	
— de 5 —	(2 fr. 175	—	—	
Pièce de 10 chahis	(0 fr. 217	environ)	en argent.	
— de 5 —	(0 fr. 1085	—	—	
— de 3 —	(0 fr. 085	—	—	
Pièce de 1 —	(0 fr. 0217	—	en nickel.	
— de 2 —	(0 fr. 0434	—	—	

Ces dernières monnaies de nickel sont seulement en cours depuis un an environ ; elles ont été frappées en Belgique. — Les monnaies d'or n'existent plus qu'à titre de curiosité et ne sont plus en circulation ; on trouve encore au bazar des pièces en or de un toman et de deux tomans que les changeurs vous font payer respectivement 21 et 42 krans en argent.

En outre, la Banque Impérial de Perse émet du papier monnaie qui a cours dans toute la Perse. Les billets les plus usités sont de un, deux, trois, cinq, dix, vingt, vingt-cinq, cinquante et cent tomans.

Le billon de cuivre que l'on trouvait jadis à Téhéran a presque totalement disparu ; il était tellement déprécié qu'on ne pouvait plus l'utiliser et que pour un kran par exemple, on vous en donnait une telle quantité qu'il fallait la transporter dans un petit sac. Aujourd'hui les juifs l'ont presque tout accaparé et le revendent à l'étranger en forme de lingots de cuivre en réalisant encore un assez fort bénéfice.

La Perse est un pays à étalon d'argent et il a subi dès lors toutes les modifications qu'à supportées ce métal. Il y a trente ans à peu près le change était au pair et 100 fr. valaient 100 krans exactement. Peu à peu ce taux a diminué et à l'heure actuelle la Banque Impériale achète des traites sur Paris entre 221 et 225 krans pour cent francs et vend les effets pour la même destination à raison de 225 à 230 krans pour cent francs.

Les chiffres suivants donneront, du reste les cours entre Londres, Paris et Téhéran pour l'année 1902 : les cours de Londres sont en krans par livre sterling et les cours de Paris en krans par cent francs :

1902.	Londres. Maximum.	Minimum.	Paris. Maximum.	Minimum.
—	—	—	—	—
Janvier . .	54 1/4	53	215 1/4	210 1/4
Février . .	54 1/2	54	216 1/4	214 1/4
Mars . . .	54 1/2	54	216 1/4	214 1/4
Avril . . .	54 1/4	53 3/4	215 1/4	213 1/4
Mai	55 1/4	54 1/2	219 1/4	216 1/4
Juin. . . .	55 3/4	55 1/2	221 1/4	220 1/4
Juillet. . .	56 1/2	55 3/4	224 1/4	221 1/4
Août . . .	56 1/2	55 3/4	224 1/4	221 1/4
Septembre .	56 1/2	56	224 1/4	222 1/4
Octobre . .	57 1/4	56	227 1/4	222 1/4
Novembre .	57 1/4	55 1/2	227 1/4	220 1/4
Décembre .	55 3/4	55 1/4	221 1/4	219 1/4

La base du change en Perse est, en fin de compte, le prix de l'argent métal dont Londres est le marché régulateur.

La baisse de l'argent métal est jusqu'à un certain point contrecarrée par l'exiguité du stock de numéraire dans le pays. Cela est dû en partie à l'imperfection de l'ancien matériel de l'Hôtel des Monnaies et à l'exportation continuelle de krans dans les provinces russes de la Transcapie.

D'autre part, le change a été déprécié par les ventes de la Banque russe d'escompte, qui avait fourni à la Perse le montant d'un emprunt de 10,000,000 de roubles et, enfin, par ce fait que la Perse, pays à circulation d'argent, s'est engagé à payer les intérêts et l'amortissement de la Dette qu'elle a contractée envers la Russie en roubles or, dans les bureaux de la Banque russe, à Téhéran, qui peut à peu près fixer elle-même le taux de change qui lui convient.

X. — DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE FRANÇAIS EN PERSE.

Notre situation commerciale à l'importation en Perse est assez satisfaisante jusqu'à présent, puisque nous arrivons immédiatement après les pays limitrophes de ce royaume, la Russie et l'Empire Britannique, et que nous dépassons encore de plus de

11,000,000 de krans le commerce de la puissance qui nous suit immédiatement.

Toutefois, comme nous l'avons déjà dit, il ne faut pas se laisser illusionner par cette sorte de prospérité ; la Russie et l'Empire Britannique sont deux concurrents très redoutables dont le premier cherche à accaparer le marché du Nord et du Centre, et le second le marché du Sud. De plus, pour certains produits qui nous sont plus spéciaux et pour lesquels nous avons moins à nous effrayer des progrès de l'industrie russe, nous devons cependant compter sur la rivalité d'autres pays. L'Allemagne et l'Autriche sont en lutte avec nous pour l'importation de la droguerie et, jusqu'à ce jour, leurs produits remplacent peu à peu les nôtres, d'un revient trop cher ; nos négociants devraient s'appliquer pour ces articles à produire à meilleur marché, afin de reprendre dans ce genre de commerce la place qui nous appartenait et qui menace de nous échapper de plus en plus. Pour les fils de coton et les fils d'or, nous avons à combattre les produits similaires autrichiens qui fournissent presque seuls le marché persan ; l'Autriche se place encore en face de nous pour l'importation des habillements. Pendant l'année qui nous occupe, elle a vendu ici pour 202,954 krans de ces marchandises et nous pour 226,449 ; et elle menace sérieusement cette branche de notre commerce ; ses produits sont, de l'avis de tous, de moindre qualité que les nôtres, mais d'un prix moins élevé, et c'est là son élément de succès ; sur ce chapitre encore, nos négociants ne pourraient-ils pas s'efforcer d'envoyer dans ces régions des objets semblables à ceux de l'Autriche et pouvant lutter avec eux au moins à prix égal ?

Pour la mercerie et la quincaillerie, les menus objets, la bimbelotterie, les boutons, les jouets, etc., c'est encore aux produits similaires autrichiens et allemands qu'est dû le non accroissement de notre commerce de ces articles. Et la raison en est la même : le bon marché des articles étrangers. Il serait pourtant facile, semble-t-il, en ce qui concerne ces bibelots, de tenir tête à la concurrence de nos rivaux. Même concurrence encore pour les papiers à écrire ; nous en avons importé une infime quantité (5,652 krans), si l'on compare aux importations allemandes (8,452) et autrichiennes (162,500). Et, cependant, nous avons en France des fabriques de papier très connues qui devraient pouvoir affronter la concurrence avec les papiers étrangers.

Nos savons de toilette sont de bonne qualité, de marques connues, mais malheureusement très chers. Le moindre morceau de savon de Gellé, Pinaud ou autre se paie entre 4 et 9 krans, tandis que les savons autrichiens et allemands, peut-être moins purs, mais aussi parfumés, présentant à l'œil un emballage agréable, coûtent moitié moins cher. Aussi n'avons nous importé que pour 328 krans de savons alors que l'Allemagne en vendait pour 3,264 et l'Autriche pour 4,447.

Si notre marché de sucres en pain se maintient encore en bonne posture, puisque nous arrivons directement après la Russie, en revanche notre importation de sucres en poudre, de cassonnades et de sirop (en tout 160,166 krans), n'est que peu de chose comparée à celles de l'Autriche (2,314,891), de la Russie (6,749,416) et de l'Empire Britannique (1,016,913). L'Autriche en ce genre d'articles a dépassé cette année son importation de l'année précédente de plus de 2,000,000 de krans. Ne serait-il pas possible à nos raffineries qui fournissent le sucre en pain dans le sud de la Perse, de s'enquérir de cette subite augmentation du commerce autrichien, d'en trouver les causes et de faire un effort pour prendre leur part de cet important commerce.

Notre grand concurrent pour les tissus de cotons écrus ou blanchis est la Hollande; pour les autres tissus de coton, c'est après la Russie et l'Empire Britannique, l'Autriche dont l'importation est un peu supérieure à la nôtre (1,500,000 contre 1,300,000). Il est vrai que cette année nous avons vu notre importation augmenter considérablement, de 1,000,000 de krans.

Pour les tissus de laine, bien qu'arrivant les premiers nous ne dépassons pas l'importation autrichienne de 180,000 krans, ce qui est peu; l'Empire Britannique nous fait concurrence aussi, mais dans des proportions moindres que l'Autriche, dont la production à meilleur compte trouve grand nombre d'acheteurs. Enfin la Belgique nous fait concurrence sérieusement pour les machines, les verres de vitrage et les voitures.

On voit donc que sauf quelques articles comme les tissus de soie, pour lesquels nos fabriques de Lyon ne craignent que peu la concurrence, nous avons de nombreux et sérieux concurrents, en faisant même abstraction de la Russie et de l'Empire Britannique, avec lesquels il n'est pas possible de lutter à armes égales en Perse.

Nous n'avons de magasins ou de comptoirs français pour le débouché et l'écoulement de nos marchandises qu'à Téhéran, tandis que plusieurs des nations rivales (Angleterre, Hollande, Russie) ont établi des magasins et des agences dans plusieurs villes du royaume. Il faudrait donc pour répandre nos articles, ou fonder de nouveaux comptoirs en Perse, ce qui n'est guère pratique ni facile, ou envoyer dans ce pays des représentants de commerce français. Ce dernier moyen est le seul à employer pour obtenir des résultats immédiats.

D'ailleurs, il n'est pas besoin que chaque maison française envoie ici un voyageur spécial; elle n'aurait qu'à faire des frais sans espoir de rentrer dans ses débours. Dans un pays lointain comme la Perse, où les frais de voyage sont considérables, surtout quand on chemine à l'intérieur, il faut procéder d'une façon économique.

La manière la plus pratique est, à notre avis, la suivante : nos négociants important leurs produits en Perse devraient

s'entendre entre eux le plus grand nombre possible et confier à deux ou trois voyageurs seulement le soin de placer plusieurs objets à la fois. Il y a un an, est venu en Perse, où il a parcouru les principaux centres, Bouchir, Chiraz, Ispahan, Téhéran, Tauris, un voyageur de commerce français qui offrait à ses clients du drap, des vins, des conserves, de la bougie, de la mercerie et une foule d'autres objets. Il était payé par un assez grand nombre de maisons qui chacune ne supportent qu'une petite part de ses frais de route, et quand notre compatriote, sa tournée faite, a quitté Téhéran pour regagner l'Europe après une pérégrination de près de quatre mois, il était loin de regretter ce voyage et il s'estimait fort heureux des commandes qu'il ayait reçues. C'est là l'exemple que nos négociants doivent suivre; ce sera le seul moyen pour eux, et de développer leurs propres affaires, et de contribuer à l'extension de notre commerce dans ce pays.

Ajoutons qu'il est à peu près indispensable que leur représentant qui devra se rendre à Bender Abbas, à Bouchir, à à Mohammerah et dans tout le sud de la Perse sache parfaitement l'anglais. C'est une des conditions *sine qua non* pour réussir dans cette partie du royaume persan.

La Légation de la République reçoit assez souvent de France des lettres de nos compatriotes demandant des renseignements sur tel ou tel individu du pays qui leur a adressé des commandes. C'est un exemple que nous ne saurions trop recommander de suivre à tous nos commerçants, et la Légation sera toujours prête à leur fournir toutes les indications qu'elle pourra avoir recuillies. Il faut bien avouer, en effet, que les indigènes sont difficiles en affaires et souvent de mauvaise foi.

Ils abusent des délais, et lorsqu'arrive l'échéance ils ont parfois vendu la marchandise reçue et ne veulent plus la payer. Les moyens de recours contre eux sont alors très difficiles dans un pays où la justice n'est qu'imparfaitement réglée : on se heurte à l'inertie du débiteur qui se dérobe par tous les moyens possibles et qui, ayant fait disparaître la marchandise ou sa contre-valeur en argent, n'ayant rien à perdre, se laisse déclarer en faillite, quitte à se réinstaller le lendemain dans un autre coin du bazar. Nous conseillons donc vivement à nos commerçants, après avoir pris leurs références comme il a été dit plus haut, d'exiger, suivant la réponse qu'ils auront reçue, ou paiement au comptant d'avance, ou remise des marchandises contre la valeur en espèces déposée dans une des maisons de banque de Téhéran.

En outre, nous leur répéterons encore une fois de ne négliger dans aucun détail leur emballage; c'est là, à chaque instant, une source de différends et de contestations, les destinataires saisissant le motif le plus futile pour obtenir, sous prétexte d'avarie, une diminution sur le prix des articles qu'on leur a expédiés.

Cette légation, à plusieurs reprises, a cru devoir regretter l'absence d'un service de ligne française de navigation entre notre pays et les ports du golfe Persique. En ce qui concerne le voyage d'aller, les chiffres suivants donneront, pour les seules importations françaises dans les ports susdits, une idée des ressources qu'aurait la compagnie de navigation qui voudrait entreprendre ce service.

Pendant l'année 1897, le mouvement commercial à l'entrée a été pour l'importation de nos produits le suivant :

Par Bouchir, 56,199 liv. st. ; par Bender Abbas, 14,062 livres sterling ;

Pendant 1898 :

Par Bouchir, 33,675 liv. st. ; par Bender Abbas, 10,500 livres stérling.

Pendant 1899 :

Par Bouchir, 52,450 liv. st.

Pendant 1900 :

Par Bouchir, 105,478 liv. st. ; par Lingah, 1,500 liv. st. ; par Bender Abbas, 12,734 liv. st.

Pendant 1901 :

Par Bouchir, 135,474 liv. st. ; par Bender Abbas, 38,829 livres sterling.

Quant aux produits persans qui pourraient au retour constituer le fret du bateau, on pourrait compter sur les peaux, les fruits secs, les boyaux, les gommes, les graines, l'opium. Un agent résidant, par exemple, à Bouchir et travaillant à la manière des établissements anglais établis en cette ville, pourrait fournir un stock assez considérable de produits à exporter par une ligne française dont les prix seraient sensiblement les mêmes que ceux des lignes anglaises ou russes.

SAUGON,

Chancelier de la légation de France.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 20 AOUT 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 252

JAPON

Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3 rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
237.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Commerce extérieur et navigation du Canada en 1901-1902.—Conseils aux exportateurs français.	» 10
238.	—	**Angleterre** : Situation économique du Royaume-Uni et le commerce franco-britannique en 1902.	» 80
239.	—	**Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la Région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902. . . .	» 10
240.	—	**Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902.	» 10
241.	—	**Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901.	» 40
242.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902.	» 20
243.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902	» 20
244.	—	**Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 . . .	» 20
245.	—	**Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902.	» 20
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation.	» 10
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902	» 20
248.	—	**Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901.	» 50
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France.	» 30
250.	—	**Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902.	» 10
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — Maisons de commerce européennes en Perse. — Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse.	» 40

JAPON

Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902.

1° NAGASAKI.

Nagasaki, le 22 mai 1903... Le commerce extérieur du port de Nagasaki s'est élevé pour l'année 1902, à la somme totale de 13,799,862 yens 51 (1) importations et exportations réunies, chiffre bien inférieur à celui des deux années précédentes; on constate en effet, une diminution de près d'un tiers par rapport à 1900, et d'un quart environ si l'on compare seulement avec 1901.

Voici d'ailleurs les chiffres des deux dernières années :

Années.	Exportations.	Importations.	Commerce total.
		En yens.	
1901	4.855.786 20	13.772.509 90	18.628.296 10
1902	4.474.184 39	9.325.678 12	13.799.862 51
Différences pour 1902..	— 381.601 81	— 4.446.831 78	— 4.828.433 59

La diminution des exportations s'élève à environ 8 0/0 par rapport à l'année précédente, mais le total diffère peu de celui de 1900 qui était de 4,846,790 yens 68.

A côté du chiffre des exportations de marchandises il convient de signaler la valeur des denrées et articles divers embarqués comme provisions ou à l'usage des navires, non comprise dans les relevés du commerce extérieur et qui atteint 4,644,251 yens 17 pour 1901 et 3,914,504 yens 69 pour 1902, chiffre assez important qui doit s'ajouter à celui des marchandises expédiées.

En ce qui concerne les importations, les totaux de 1900 et 1901 étaient déjà en progression décroissante (15,430,272 yens 56 et 13,772,509 yens 90 respectivement), la diminution qui se produit est d'environ 11 0/0 par rapport à 1900 et de plus de 47 1/2 0/0 sur 1901, elle doit être attribuée aux visites beaucoup plus rares des bâtiments de guerre de toutes nationalités, qui, depuis la fin des troubles en Chine, ont fréquenté les ports

(1) Soit en francs au taux de 2 fr. 60. 35,879,642 fr. 53.

de ce dernier pays bien plus que ceux du Japon, contrairement à ce qui s'était produit pendant les années précédentes ; car, il ne faut pas perdre de vue que Nagasaki est surtout un port de ravitaillement pour la marine. Il est bon de noter aussi comme cause de cette diminution des importations, les stocks de fin d'année plus considérables de provisions européennes, dans les magasins des fournisseurs.

Tandis que le commerce général de l'empire du Japon continue de suivre une progression croissante et s'élève de 508,166,187 yens 80 en 1901 à 530,034,323 yens 42 en 1902, celui du port de Nagasaki paraît au contraire se ralentir ; mais il nous reste à examiner la situation commerciale des autres ports de cette circonscription, qui, pour la plupart ont vu leurs transactions commerciales augmenter. Pour plus de facilité et de précision, nous allons relever en un même tableau les exportations et importations de chacun d'eux pendant l'année qui vient de s'écouler :

2° Ports ouverts de la circonscription.

Tableau général du commerce extérieur en 1902.

Ports.	Exportations.	Importations.	Totaux.
		En yens.	
Moji	13.817.344 22	5.319.182 13	19.136.526 35
Kutchinotou	4.854.807 44	607.158 70	5.461.966 14
Sasuna	93.942 96	153.438 35	247.381 31
Karatou	905.826 47	10.342 88	916.169 35
Misumi	134.990 »	» »	134.990 »
Hakata	6.944 79	45.673 54	52.618 33
Izuhara	440.310 35	840.393 40	1.280.703 75
Shishimi	53.071 96	32.467 36	85.539 32
Naha	» »	38.299 59	38.299 59
Totaux	20.307.238 19	7.046.955 95	27.354.194 14
Nagasaki	4.474.184 39	9.325.678 12	13.799.862 51
Totaux pour la circonscription	24.781.422 58	16.372.634 07	41.154.056 65

On voit par ce tableau, que si le port de Nagasaki tient encore la première place pour le commerce d'importation il est aujourd'hui fortement distancé à l'exportation par Moji qui passe d'ailleurs au premier rang pour le commerce général — cas prévu et signalé dans mes précédents rapports et se trouve même dépassé par Kutchinotsu.

Si nous comparons ensuite les chiffres mentionnés ci-dessous, pour les neuf ports de la circonscription en dehors de Nagasaki, avec ceux correspondants de l'année précédente, nous sommes amenés aux conclusions suivantes.

1° Qu'à l'exportation il se produit une augmentation très

appréciable en faveur de Misumi, Idzuhara et Kutchinotsu, sensible pour Moji et Shishimi, tandis qu'il y a diminution relativement assez forte pour Sasuna, puis Karatou et Hakata;

2° Qu'à l'importation, Kutchinotsu et Idzuhara ont pris un développement considérable, Moji étant aussi en progression croissante, tandis que Sasuna et Karatsu, puis Hakata et Naha ont décliné;

3° Que pour le commerce général, (exportations et importations en faveur de Moji, Kutchinotsu, Sasuna, Misumi et surtout Idzuhara, tandis que l'on constate une diminution pour Karatsu et les trois autres ports de moindre importance : Hakata, Shishimi et Naha.

D'autre part, si nous comparons maintenant le commerce extérieur de Nagasaki et des autres ports de la circonscription avec le commence total de l'Empire du Japon (530,034,323 yens 42) nous trouvons que la part de Nagasaki seul (13,799,862 yens 51) équivaut à environ 2.60 0/0 de ce total, et que celle de tous les ports de la circonscription (41,154,056 yens 65) en représente à peu près la treizième partie soit 7.70 0/0.

Enfin, par ordre d'importance les différents ports du Japon, mentionnés aux relevés statistiques des douanes, et au nombre de 29, se placent aujourd'hui comme suit d'après les valeurs de leur commerce général en 1902 :

1°	Yokohama	228.308.180 yens	92
2°	Kobé	219.264.254	10
3°	Osaka	26.926.248	74
4°	Moji (N)	19.136.526	35
5°	Nagasaki (N)	13.799.862	51
6°	Hakodaté	4.800.725	47
7°	Shimonoscki	2.743.307	97
8°	Yokkaïtchi	2.472.120	»
9°	Idzuhara (N)	1.280.703	75
10°	Muroran	1.112.347	63
11°	Otarn	1.036.033	16
12°	Karatsu (N)	916.169	35
13°	Nügata	348.645	15
14°	Itosaki	328.676	30
15°	Sasuna (N)	247.381	31
16°	Shimidzu	213.596	82

Pour chacun des 13 autres ports les échanges restent au-dessous de 200,000 yens (520,000 fr.)

(N) Circonscription de Nagasaki.

II. Revue comparative des principaux articles de commerce en 1901 et 1902 (1).

1° EXPORTATION.

1° **Port de Nagasaki.** — En première ligne, il faut placer les charbons des diverses mines de la région ; ils figurent en 1902 pour 170,377 tonnes d'une valeur de 995,520 yens, contre 187,822 tonnes évaluées à 1,121,898 yens en 1901 ; viennent ensuite les poissons et coquillages, pour 1,039,104 yens en 1902 contre 1,108,632 yens en 1901 ;

Les cotons et cotonnades : 144,693 yens au lieu de 304,854 yens ;

Le riz : 126,061 yens contre 151,175 yens en 1901.

Quelques articles présentent une légère augmentation : ainsi, les produits manufacturés, parmi lesquels le thé et le papier tiennent la plus grande place, ont passé, de 535,973 yens à 602,145 yens ; les champignons secs, de 93,392 yens à 144,303 yens.

Tous les autres articles d'exportation atteignant des chiffres peu considérables ne méritent aucune mention spéciale.

2° **Port de Moji.** — Dans le total de 13,817,344 yens, le charbon seul figure pour la somme de 10,497,057 yens, les cotons filés pour 2,059,546 yens ; et le riz pour 497,703 yens. En 1901, les chiffres de ces trois articles étaient respectivement : 11,391,872 yens ; 1,178,782 yens et 446,323 yens ; il y a donc une diminution d'environ un dixième sur les charbons et une augmentation de 75 0/0 pour les cotons filés.

Parmi les autres produits exportés l'on ne peut guère citer que les nattes pour parquets 215,383 yens en 1902 contre 131,709 yens l'année précédente ; et le ciment dit de Portland 187,406 yens, au lieu de 88,149.

Le camphre, qui figurait pour 148,434 yens en 1901, a complètement disparu.

3° **Port de Kuchinotsu.** — Les articles d'exportation sont très peu nombreux ; dans le total de 4,854,807 yens, le charbon entre pour 3,901,595 yens, les cotons filés pour 860,900 yens et le coke pour 41,451 yens. En 1901, l'on ne comptait que 3.194,984 yens pour le charbon, 777,780 pour les cotons filés et 12,910 yens pour le coke.

4° **Port de Sasuna.** — Commerce peu important, comprenant un grand nombre d'articles, dont les principaux sont les bois de construction et les allumettes.

---

(1) Les fractions de yen sont négligées dans tous les chiffres qui vont suivre.

5° **Port de Karatsu**. — Les exportations se sont élevées, en 1901, à 905,826 yens, dont 882,840 yens en charbons et 12,620 yens en cotons filés; ce dernier article ne figurait pas aux relevés de 1902, mais le charbon y était mentionné pour une valeur de 948,282 yens.

6° **Port de Misumi**. — Deux articles seulement à la sortie pour l'année dernière : les cotons filés évalués à 97,190 yens et le charbon à 37,800 yens; les relevés de 1901 n'en mentionnaient qu'un seul, les bois de construction pour la somme insignifiante de 1,554 yens.

7° **Port de Hakata**. — Commerce sans importance consistant en eau-de-vie de riz, charbon et bois de construction.

8° **Port de Idzuhara**. — Les affaires y ont pris une extension considérable, ses exportations ayant plus que quadruplé par rapport à l'année précédente; elles se répartissent sur 247 articles divers, la plupart manufacturés, parmi lesquels on peut citer les vêtements et accessoires pour 24,171 yens; les métaux ouvrés, 31,302 yens; les cotons filés, 45,882 yens; les tissus de coton de toutes sortes, 71,398; le charbon, 12,794 yens; les nattes et sacs en paille, 34,883 yens; les allumettes, 22,955 yens; et les objets d'ameublement, 17,676 yens.

9° **Port de Shishimi**. — Il n'y a guère à signaler que les bois de construction, d'une valeur de 29,582 yens, et le charbon de bois pour 9,230 yens qui continuent d'être les deux principaux articles d'exportation.

10° **Port de Naha**. — Exportation absolument nulle tant en 1902 qu'en 1901.

IMPORTATION.

1° **Nagasaki**. — A de rares exceptions près, la diminution porte sur tous les articles. Le sucre descend de 287,168 piculs d'une valeur de 2.230,539 yens en 1901, à 65,667 piculs évalués à 436,892 en 1902, mais il convient de signaler que de très grands approvisionnements avaient été faits l'année précédente, en prévision de l'augmentation des droits d'entrée.

Le charbon de Cardiff tombe de 1,164,545 yens à 365,226 yens; les principaux consommateurs, les bâtiments de guerre de toutes nationalités s'étant trouvés beaucoup moins nombreux dans ces parages.

Le pétrole est descendu de 2,497,151 yens à 2,070,793 yens, et les machines de 740.978 yens à 502,188 yens.

Une augmentation s'est produite sur les engrais, provenant surtout de Chine, 1,218,977 au lieu de 1,030,683, et sur le riz 662,343 yens, contre 518,372 yens en 1901.

Les autres articles ont peu varié.

2° **Moji**. — Les principaux produits importés sont les mêmes

que pendant les années précédentes, avec toutefois des variations de détails assez considérables.

Machines et outils de toutes sortes : en 1902, 1,020,192 yens, en 1901, 1,123,472 yens; à remarquer en 1902 que les locomotives figurent pour 377,846 yens, contre un chiffre à peu près nul en 1901.

Provisions et comestibles divers : 299,982 yens contre 135,979 yens; la farine monte de 26,029 yens à 169,173 yens, et les œufs (venant de Chine) passent de 107,548 yens à 124, 079 yens.

Graines et céréales : 80,483 yens en 1902 et 37,250 yens en 1901.

Fers, aciers et autres métaux bruts ou ouvrés : 304,317 yens en 1902 et 941,079 yens en 1901 ; les pièces pour ponts métalliques sont tombées de 274,275 yens à 38,057 yens.

Sucres bruts et raffinés : 25,254 yens contre 463,103.

Coton brut : 2,765,845 yens au lieu de 1,538,269 yens.

Engrais de toutes sortes , 172,599 contre 77,163 yens.

Voitures de chemin de fer pour voyageurs et marchandises, 106,676 yens en 1902 et 94,134 yens en 1901.

A signaler enfin, les minerais de fer destinés à la fonderie gouvernementale de création récente (inaugurée le 18 octobre 1901) pour une valeur de 345,158 yens.

3° **Kuchinotsu**. — Il n'y a que deux articles à mentionner : le coton brut et les engrais ; pour le premier mois, nous avons une valeur de 286,214 yens en 1902 contre 229,273 yens l'année précédente, et, pour le second, 174,682 yens au lieu de 146,761 yens.

4° **Sasuna.** — Le chiffre d'importation est descendu de 586,452 yens en 1901 à 153,438 en 1902.

5° **Karatsu**. — Commerce insignifiant ; importations à peu près exclusivement de provenance chinoise.

6° **Misumi**. — Importations absolument nulles pendant les deux dernières années.

7° **Hakata**. — Reçoit surtout des engrais et des pois et haricots venant de Chine.

8° **Idzuhara**. — Le total de ses importations est passé de 320,518 yens en 1901 à 840,393 en 1902. Cette augmentation considérable porte principalement sur deux articles : d'abord le riz qui passe de 151,224 yens à 582.951 yens, puis les pois et haricots s'élevant de 95,483 yens à 140,495 yens. Il y a, par contre, diminution sur les engrais.

9° **Shishimi**. — Commerce équivalent à celui de l'année précédente ; un seul article à signaler : le riz.

10° **Naha**. — A reçu principalement du riz pour une valeur de 18,773 yens en 1902 contre 56,908 en 1901, puis du thé pour 6,592 yens et 5,380 yens respectivement. En 1902, le sucre appa-

rait pour 4,042 yens. Au total, en diminution de 40 0/0 par rapport à l'année précédente.

Sasuna. — La diminution porte d'abord sur le riz, qui passe de 368,055 yens à 119,164 yens, sur les pois et haricots, 13,222 yens au lieu de 112,976 yens ; les monnaies de billon : 5,558 yens contre 39,395 yens, puis sur les provisions et comestibles et sur plusieurs articles divers de moindre importance.

Dans le total des exportations de la circonscription de Nagasaki (24,781,322 yens) un seul article, le charbon, figure pour les deux tiers.

Le tableau suivant donne la part de chacun des ports pendant les deux dernières années, pour ce produit, le plus important de la région :

Exportations de charbons du port de Nagasaki et des autres ports de la circonscription en 1901 et 1902.

Port.	1902. Quantités tonnes (1).	1902. Valeurs en yens.	1901. Quantités tonnes.	1901. Valeurs en yens.
Moji	1.833.165	10.497.057	1.929.910	11.391.872
Kutchinotsu	629.014	3.901.595	487.353	3.194.985
Nagasaki	171.483	1.000.131	187.823	1.121.898
Karatsu	165.803	882.840	184.296	948.282
Misumi	6.300	37.800	»	»
Idzuhara	3.010	12.794	623	2.571
Hakata	357	1.573	1.037	3.475
Shishimi	187	622	172	666
Sasuna	84	380	156	704
Totaux	2.819.403	16.334.792	2.791.370	16.664.453

Une diminution assez sensible s'est produite, pour les ports de Moji et de Nagasaki, mais l'ensemble a peu varié d'une année à l'autre.

Dans le chiffre des importations 16,372,634 yens, les machines et métaux de toutes sortes entrent pour près d'un tiers ; puis viennent par ordre d'importance ; le coton brut pour environ trois millions et demi de yens, le pétrole pour deux millions, le riz pour un million et demi, ensuite les engrais et le sucre.

III. Distribution du commerce par nationalités.

Les statistiques des douanes Impériales Japonaises, publiées par le Ministère des Finances, ne mentionnent d'une manière spéciale dans les relevés concernant ce chapitre, que les cinq ports de Yokohama, Kobé, Osaka, Nagasaki et Hakodaté ; les

(1) Tonne anglaise de 1,015 kilog.

chiffres se rapportant à tous les autres ports se trouvant réunis en totaux dans une sixième et dernière colonne. En conséquence les relevés des deux tableaux ci-après ne représentent que le commerce du port de Nagasak seulement.

1° Exportations par nationalités.

Pays de destination.	1901. Valeur en yens.	1902. Valeur en yens.
Asie :		
Chine	2.331.799 06	2.115.158 90
Hong-Kong	1.129.105 33	1.042.376 95
Corée	398.695 95	257.913 97
Établissements des Détroits (1	»	137.816 79
Inde anglaise	129.456 34	2.717 30
Iles Philippines	2.671 40	10.579 30
Russie d'Asie	583.311 64	500.291 80
Indes néerlandaises	208 02	»
Indo-Chine française	35 »	13.499 82
Siam	33 70	5.460 »
Europe :		
France	215 »	4.847 »
Italie	56.823 28	16.200 »
Grande-Bretagne	57.757 21	63.532 05
Allemagne	13.835 50	5.713 18
Russie d'Europe	143.137 22	243.384 27
Belgique	220 »	2.799 »
Danemark	680 »	»
Amérique :		
Etats-Unis	5.569 10	10.325 68
Canada et autres possessions anglaises	835 »	204 02
Autres pays :		
Australie	1.374 35	5.042 60
Hawaï	1.314 93	»
Égypte	605 80	158 »
Tous autres pays	105 40	36.163 84
Totaux	4.855.786 20	4.474.184 39

On voit, par le tableau qui précède que les meilleurs et principaux clients du port de Nagasaki sont les pays d'Asie ; ils ont acheté pour une valeur de 4,085,815 sur un total de 4,474,184 yens en 1902 ; ces chiffres étant encore inférieurs à ceux de l'année précédente.

Dans l'exportation à destination des pays d'Europe, la Russie figure pour 243,384 sur un total de 336,475 yens, sa part suivant une progression rapidement croissante, le nombre des

(1) Compris précédemment dans les chiffres de Hong-Kong.

navires russes qui font escale dans ce port devenant de jour en jour plus considérable.

La part de la France et de ses colonies de l'Indo-Chine, sans grande importance encore, présente cependant une augmentation sensible, d'une année à l'autre, mais il est fortement à craindre que la disparition des paquebots français, ayant pour conséquence la suppression de toute communication directe, ne la ramène aux chiffres insignifiants, sinon nuls des années antérieures.

2° Importations par nationalités.

Pays de provenance.	1901.	1902.
	Valeurs en yens.	
Asie :		
Inde anglaise	79.256 25	108.226 97
Chine	1.982.464 66	2.118.578 63
Hong-Kong	1.708.230 91	231.602 91
Corée	370.225 17	239.282 14
Indes néerlandaises	346.674 81	9.908 33
Russie d'Asie	547.905 26	505.306 51
Indo-Chine Française	292.968 16	462.942 07
Iles Philippines	250.303 79	71.823 61
Siam	109.593 84	164.251 21
Etablissements des Détroits	»	7.837 49
Europe :		
Grande-Bretagne	4.822.639 89	2.621.715 05
Allemagne	206.539 57	198.035 81
Belgique	143.257 31	206.975 09
Autriche-Hongrie	6.177 07	3.525 78
France	168.942 14	90.740 51
Suisse	2.101 80	1.568 51
Suède et Norvège	125.643 38	6.766 14
Hollande	3.470 43	2.089 38
Russie	73.127 24	63.354 69
Italie	5.012 88	4.358 25
Espagne	3.160 94	416 61
Portugal	1.356 10	»
Danemark	4.261 39	1.277 43
Turquie	300 »	»
Amérique :		
Etats-Unis	2.392.382 08	2.148.410 77
Canada et autres possessions anglaises	23.177 52	1.241 21
Autres pays :		
Australie	16.672 09	4.864 24
Hawaï	358 15	729 19
Tous autres pays	88.087 07	50.002 81
Totaux	13.772.509 90	9.325.831 34

Les pays d'Asie qui figurent pour les neuf dixièmes dans l'exportation de Nagasaki ont encore la plus forte part de son commerce d'importation, mais en laissant cependant plus de la moitié pour les contrées d'Europe et d'Amérique.

Sur une valeur totale de 3,919 yens 76, échue à l'Asie, la Chine seule a fourni 2,118,579 yens, en augmentation par rapport à l'année précédente.

Sur les 3,200,823 yens attribués aux pays d'Europe, la Grande-Bretagne compte pour 2,621,715 yens, mais il est bon de noter que la diminution de ses importations entre pour plus de moitié dans la différence totale qui existe entre les deux dernières annees pour l'ensemble de tous les pays importateurs.

Les Etats-Unis d'Amérique tiennent encore la deuxième place, avec un retard d'un dixième seulement par rapport à 1901.

La forte diminution subie par Hong-Kong, les Indes néerlandaises et les îles Philippines porte principalement sur les sucres et l'augmentation qui se produit en faveur de plusieurs autres contrées asiatiques est due surtout au riz; l'Indo-Chine française est dans ce dernier cas : un courant d'affaires assez fort pourrait s'établir entre les deux pays, le Japon, malgré sa production considérable, ayant toujours plus ou moins besoin de cette céréale, qui constitue le principal article d'exportation de notre colonie, à laquelle il peut fournir en échange ses charbons. Il est question de créer ici prochainement un service direct et régulier de vapeurs japonais sur Bangkok; cette création pourrait bien, en favorisant les riz du Siam, porter préjudice à ceux de l'Indo-Chine, surtout cette circonstance venant s'ajouter à celle de la suppression de l'escale de Nagasaki par les Messageries Maritimes; ces conditions défavorables ne permettraient guère d'espérer un nouveau développement des relations commerciales de ce port, ni même du Japon, avec notre grande colonie d'Extrême-Orient.

En jetant un coup d'œil sur le tableau du commerce général de l'Empire du Japon, (inséré au relevé annuel des Douanes) nous constatons qu'à l'exportation la France passe du quatrième rang, en 1901, au troisième en 1902, mais que les valeurs totales restent à peu près les mêmes pour les deux années, 27,275,671 yens et 27,283,458 yens respectivement.

Notre colonie de l'Indo Chine a acheté au Japon pour 148,470 yens en 1901 et pour 158,411 yens en 1902.

A l'importation, la part de la colonie se trouve, par contre plus grande que celle de la métropole : la France ayant vendu au Japon pour 3,752,828 yens en 1902 et 4,745,776 yens en 1901, soit une diminution de plus d'un cinquième, tandis que l'Indo-Chine a fourni pour 5,649,946 yens en 1902 contre 4,082,897 en 1901, ce qui donne une augmentation d'environ 40 0/0 pour la dernière année écoulée.

IV. — Relevé des articles du commerce de la France et de l'Indo-Chine française avec les ports de la circonscription vice-consulaire de Nagasaki.

Les statistiques des articles de commerce par pays de destination et de provenance ne sont établies dans les publications officielles que pour l'ensemble de tous les ports du Japon : toutefois M. le directeur des douanes à Nagasaki, a bien voulu, sur ma demande, faire dresser un relevé spécial pour ce qui concerne les exportations et importations françaises dans cette circonscription.

1° Exportations.

A. — A destination de la France.

Port de Nagasaki.

Articles.	1901 Quantités.	1901 Valeurs.	1902 Quantités.	1902 Valeurs.
		(Yens.)		
Thé rouge (livres)	»	»	7.240	2.780 »
Objets d'habillement	»	85 »	»	150 »
Objets en bambou	»	» »	»	40 »
Éventails (nombre)	»	» »	600	30 »
Meubles	»	» »	»	94 »
Objets en laque	»	» »	»	100 »
Dessins	»	» »	»	90 »
Objets aimantés	»	10 »	»	280 »
Paravents (nombre)	»	» »	6	185 »
Articles divers	»	120 »	»	753 »
Valeurs totales	»	215 »	»	4.502 »

Port de Moji.

Riz (piculs)	45.964.72	224.452.03	52.080	247.380 »
Totaux pour les deux ports	»	224.667.03	»	251.882 »

B.— Exportations à destination des colonies françaises.

Port de Nagasaki.

Articles.	1901. Quantités.	1901. Valeurs.	1902. Quantités.	1902. Valeurs.
		(Yens).		
Sucre	»	20 »	»	280 »
Drogues et médecines	»	15 »	»	»
Charbon (tonnes)	»	»	1.600	12.800 »
Charrette (nombre)	»	»	1	40 »
Faïences	»	»	»	372.08
Totaux	»	35 »	»	13.492.08

Port de Moji.

Huiles diverses	»	»	»	5.344 »
Charbon (tonnes)	13.600	90.550 »	18.006	104.666 »
Faïences	»	»	»	5 »
Articles divers	»	»	»	310 »
Totaux	»	90.550 »	»	110.325 »

Port de Kuchinstou.

Charbon (tonnes)	3.200	22.400 »	»	»
Totaux pour les trois ports	»	112.985 «	»	123.817 »

Résumé des exportations.

Destination.	1891.	1892.
	(Yens).	
France	224.667 03	251.882 »
Colonies françaises	112.985 »	123.817 08
Ensemble	337.652 03	375.699 08

En dehors du riz pour la France et du charbon pour l'Indo-Chine, les autres articles de commerce ne figurent que pour une valeur sans importance.

2° IMPORTATIONS.

A. — Provenant de la France.

Les relevés du tableau suivant peuvent, à première vue, paraître sans grand intérêt, mais ils pourront renseigner suffisamment les nombreux négociants français, en France qui,

ne possédant que des informations très erronées ou très vagues sur le commerce de ce port, s'imaginent pouvoir trouver ici place pour des spécialités, ou bien écoulement important pour leurs produits.

Port de Nagasaki.

Articles.	1901. Quantités.	1901. Valeurs.	1902. Quantités.	1902. Valeurs.
		(Yens.)		
Balances et bascules.	»	5 81	»	»
Baromètres et thermomètres.	»	»	»	647 83
Coutellerie . . .	»	24 35	»	8 »
Instruments de musique . . .	»	»	»	139 93
Mesures.	»	100 »	»	»
Instruments divers	»	320 63	»	25 21
Machines à tourner.	»	2.140 25	»	»
Machines à coudre.	»	535 12	»	»
Chaudières à vapeur	»	24.381 »	»	»
Autres machineries.	»	5.390 63	»	»
Microscopes. . .	»	67 36	»	»
Appareils de photographie. . .	»	18 »	»	»
Biscuits . (livres)	»	»	15 12	7 25
Beurre. . —	5.655 95	4.020 19	2.644 46	1.901 71
Fromage. —	1.455 94	606 76	379 89	177 23
Café. . . —	»	»	133 33	37 93
Lait condensé. . (douzaines).	258 »	636 04	24 »	55 56
Confiseries . . .	»	1.160 42	»	296 60
Amidon. (livres)	74	13 63	100 55	28 65
Fruits secs ou conservés. . . .	»	391 15	»	54 89
Jambon et petit salé . . (livre)	1.117 35	373 17	308 03	136 72
Eaux minérales.	»	659 59	»	127 50
Tous autres comestibles . . .	»	11.508 95	»	2.235 77
Chaussures(pair.)	52 »	66 70	4 »	9 »
Brételles (douz.).	2 »	7 67	»	»
Boutons, boucles, crochets etc. .	»	46 45	»	13 36

Articles.	1901. Quantités.	1901. Valeurs.	1902. Quantités.	1902. Valeurs.
		(Yens.)		
Gants (douzaines)	36 »	355 62	2 9/12	33 64
Coiffures —	9 11/12	303 68	9 2/12	327 95
Cravates et écharpes . (douz.)	5 4/12	26 58	38 5/12	119 06
Chaussettes et bas (douzaines)	181 6/12	616 74	48 »	101 78
Galons et rubans	»	1.216 76	»	798 49
Autres garnitures	»	815 58	»	533 50
Tous autres vêtements et accessoires.	»	1.365 72	»	1.588 86
Acide acétique (livres)	84 67	33 35	»	»
Houblon —	»	»	15 12	5 69
Autres produits chimiques ou pharmaceutiques	»	757 09	»	270 39
Verrerie	»	570 67	»	15 88
Haricots (piculs).	» 77	16 09	»	»
Autres légumes, graines et céréales	»	49 32	»	15 »
Cuir. . . (livres)	»	»	26 67	131 51
Fer doux et aciers en barres. . .	89.931 32	3.561 »	»	»
Fer doux et aciers en plaques . .	50.002 14	2.211 77	150.780 »	12.295 77
Autres plaques métalliques . .	»	»	24.501 67	1.681 31
Toles galvanisées	»	»	59.246 67	2.492 58
Vieux fer. . . .	»	»	91 67	2 75
Ancres et chaines	»	»	1.129 »	112 30
Grilles, poêles et fourneaux . .	»	227 14	»	»
Tous autres fers manufacturés .	»	76 15	»	»
Objets en acier .	»	14 40	»	»
— cuivre.	»	»	»	177 »
Capsules métalliques . (mille)	5 85	42 87	21 30	147 12
Tubes en cuivre (livres)	»	»	3.571 83	1.991 11
Objets en métal doré	»	12 »	»	76 63

Articles.	1901. Quantités.	1901. Valeurs.	1902. Quantités.	1902. Valeurs.
		(Yens.)		
Ustensiles de cuisine	»	28 »	»	85 08
Tous autres métaux	»	221 50	»	291 66
Bougies. (livres)	1.949 66	1.221 15	166 47	32 71
Huiles pour machines. (livres)	»	»	3.401 95	892 05
Huile d'olive en estagnons (livres	9.716 36	2.601 86	5.901 37	1.082 »
Huile d'olive en bouteilles (douz.)	281 10/12	2.005 57	45 5/12	294 10
Toutes autres huiles et cires . .	»	35 87	»	»
Livres	»	677 88	»	850 13
Encre. . (douz.)	1 »	7 98	1 8/12	11 51
Papier à écrire (livres)	»	»	1.341 88	408 80
Autres papiers. .	»	491 91	»	»
Crayons. (grosse)	7 »	10 06	3 »	4 20
Plumes . —	48 »	15 48	6 »	2 32
Tous autres articles de bureau.	»	587 10	»	134 11
Sucre. . (piculs)	27 35	332 69	15 62	222 53
Velours coton (yards)	»	»	423 84	272 80
Shirtings blancs (yards)	»	»	120 »	136 10
Toutes autres cotonnades. (yards)	1.375 44	952 66	1.083 75	647 86
Alpaga . —	»	»	81 »	75 30
Étamine. —	237 51	77 »	»	»
Flanelle . —	»	»	23 92	13 89
Drap d'Italie —	333 »	114 96	»	»
Serges. . —	803 11	448 65	»	»
Drap tout laine. (yards)	1.111 55	1.532 66	330 82	580 21
Drap laine et coton . . (yards)	»	»	59 17	130 17
Tous autres lainages . (yards)	»	»	294 55	92 88
Satins. . —	28 59	64 56	»	»
Satins soie et coton . . (yards)	459 33	440 29	27 22	53 21
Tous autres tissus de soie. (yards)	1.684 39	2.330 91	321 90	483 68

Articles.	1901. Quantités.	1901. Valeurs.	1902. Quantités.	1902. Valeurs.
		(Yens.)		
Tissus de lin (yards)	578 27	212 23	47 72	27 73
Paillasson. . . .	»	23 »	»	12 »
Mouchoirs de coton . . (douz.)	12 »	26 69	»	»
Linoléum et tapis de cuir (yard carré)	24 61	14 77	»	»
Nappes (nombre)	»	»	7 »	15 26
Pelottes de coton et de lin (livre)	2 50	1 40	»	»
Tous autres tissus et fils.	»	121 51	»	204 12
Cigarettes (mille)	8 »	72 73	5 »	8 32
Tous autres tabacs. . (livre)	125 83	62 22	544 27	288 17
Bière. . . (litres)	50 »	15 »	»	»
Cognac. . —	2.118 »	1.669 89	1.022 40	1.791 31
Champagne (caisses)	1.002 9/12	28.372 08	951 »	55.957 19
Liqueurs. (litres)	2.746 »	4.129 31	1.006 83	1.120 05
Porto . (caisses)	5 »	49 80	1 »	5 80
Sherry. —	9 »	59 65	23 8/12	155 21
Whiskies. (litres)	425 87	336 31	222 60	328 43
Vins. . (caisses)	905 8/12	8.407 51	720 8/12	6.357 38
Vins. . . (litres)	240.836 47	36.349 39	98.253 91	15.175 07
Toutes autres boissons fermentées . . .	»	3.811 01	»	499 42
Lard et suif. (livres)	69 47	24 08	»	»
Bicyclettes et accessoires . . .	»	257 22	»	»
Cordes, lin, chanvre et jute. (livres)	7.000 »	1.400 »	»	»
Bouchons de liège (livre).	286 84	338 51	129 60	145 32
Faïences	»	10 11	»	7 32
Bijouterie. . . .	»	120 »	»	47 88
Bijouterie fausse..	»	30 »	»	»
Lampes et accessoires.	»	79 17	»	5 13
Emballages pour machines (livre).	15 12	18 96	265 »	106 87
Tableaux et gravures.	»	172 14	»	36 26

Articles.	1901. Quantités.	1901. Valeurs.	1902. Quantités.	1902. Valeurs.
		(Yens.)		
Objets en porcelaine	»	200 97	»	455 56
Savon de toilette (livre)	79 21	125 13	190 62	358 11
Savon de lessive (livre)	11.747 99	1.053 85	17.036 66	1.192 97
Eaux de toilette et cosmétiques.	»	895 91	»	680 49
Jouets	»	»	»	26 90
Tous autres articles.	»	1.506 70	»	215 38
Totaux . . .	»	165.942 14	»	90.740 51

B. — Importations provenant de l'Indo-Chine française.

1° Port de Nagasaki.

Articles.	1901. Quantités.	1901. Valeurs.	1902. Quantités.	1902. Valeurs.
		(Yens)		
Fruits, frais ou secs.	»	4 52	»	»
Écorce de cannelier.	1.875 »	97 46	»	»
Drogues diverses.	»	»	»	12 47
Riz . . . (piculs)	48.292 11	194.587 45	110.713 20	431.320 95
Sucre. . (piculs)	»	»	31 49	157 48
Fishing-guts (crin de Florence) (livres)	31 »	325 34	»	»
Tous autres articles.	»	97.952 89	»	31.451 17
Totaux . . .	»	292.968 16	»	462.942 07

2° Port de Moji.

Riz . . . (piculs)	»	»	8 40	39 »
Sac en paille (nombre) . . .	»	»	1.700 »	68 »
Totaux . . .	»	»	»	107 »

3e Port de Kutchinotsu.

Articles.	1901. Quantités.	1901. Valeurs. Yens.	1902. Quantités.	1902. Valeurs. Yens.
Riz . . . (piculs)	» »	» »	6 60	24 »
Total. (piculs)	» »	» »	» »	24 »
Totaux pour les trois ports. . .	» »	292.968 16	» »	463.073 07

Résumé des importations françaises.

	1901. Yens.	1902. Yens.
France	165.942 14	90.740 51
Indo-Chine . .	292.968 16	463.073 07
Totaux . . .	458.910 30	553.813 58

Les importations de la France à Nagasaki, se composent surtout de provisions diverses et de vins et liqueurs. Les chiffres en sont très variables d'une année à l'autre, les neuf dixièmes de la clientèle étant représentés par les bâtiments de guerre et de commerce qui fréquentent ce port, et la consommation à terre se trouvant très réduite, par suite du peu d'importance de la population sédentaire étrangère, on peut ajouter aussi que les indigènes de cette partie du Japon sont en retard sur leurs compatriotes du centre et de l'Est, et consomment peu les produits d'alimentation de provenance européenne.

En présence de cette clientèle intermittente et pour ainsi dire aléatoire, de la marine, les maisons de commerce ne font plus guère ici de forts approvisionnements à l'avance, elles préfèrent avoir recours, au besoin, aux ports voisins, de la Chine ou du Japon; elles sont d'ailleurs poussées dans cette direction par les droits très élevés du nouveau tarif des douanes, car de forts stocks en magasin pendant un temps prolongé ne peuvent qu'entraîner des frais et des pertes considérables, de plus, en raison de l'augmentation des droits d'entrée, la plupart des navires font aujourd'hui de préférence leurs vivres dans les ports de Chine, y trouvant sans doute avantage.

En ce qui concerne l'Indo-Chine, le riz est son principal commerce d'importation dans cette région; nous avons constaté dans la revue des exports de la circonscription que c'était, par contre, l'un des principaux articles achetés ici par la France; les riz de Cochinchine sont importés pour la consommation dans les campagnes, tandis que ceux du Japon s'exporportent généralement pour la distillation.

V. — MOUVEMENTS DU NUMÉRAIRE.

Toutes les statistiques qui précèdent se rapportant aux marchandises, articles ou produits de toutes sortes, il nous reste, pour compléter la revue des échanges, à examiner les mouvements du numéraire.

Les importations d'or et d'argent, pour tout le Japon, se sont élevées à 10.960,749 yens 72 en 1901 et à 32,161,358 yens 02 en 1902, les exportations à 14,049,099 yens 09 et 2,028,981 yens 76 respectivement.

Il y avait donc une différence de 3,088,349 yens 37 en faveur des exports l'année précédente et la différence se produit en sens contraire, en 1902, par le chiffre assez considérable de 30,132,376 yens 26.

Dans les totaux de la dernière année écoulée, le port de Nagasaki figure pour 353,934 yens 70 à la sortie et 335,617 yens 57 à l'entrée, celui de Idzuhara pour 5,545 yens 19 et 2,582 yens 16 ; Sasuna a expédié 88 yens 26 et Moji a reçu 1,324,787 yens 07.

Une grande partie des importations de numéraire, en provenance de l'Angleterre et de la Chine se compose des indemnités chinoises, ancienne et nouvelle.

VI. — MOUVEMENTS DE LA NAVIGATION COMMERCIALE.

Le port de Moji tient toujours ici le premier rang, au détriment de Nagasaki passé au deuxième depuis quelques années et resté légèrement en retard sur 1901.

Les deux tableaux ci-après donnent les mouvements comparatifs de la navigation commerciale pour les divers ports de cette circonscription vice-consulaire en 1901 et 1902. Il en ressort que leur part collective représente environ la moitié du nombre total des navires de tous les ports du Japon et plus de 46 0/0 du tonnage général :

1° Entrées.

Ports.	1901. Nombre de navires.	1901. Tonnage total.	1902. Nombre de navires.	1902. Tonnage total.
Moji	1.688	2.871.221	1.673	2.853.788
Nagasaki	1.208	2.077.961	1.135	2.020.405
Kutchinotsu	173	293.776	231	393.369
Karatsu	202	93.625	109	83.484
Idzuhara	126	13.608	183	35.876
Sasuna	201	11.111	208	5.695
Shishimi	182	1.962	274	3.033
Naha	1	1.653	»	»
Hakata	28	1.470	30	1.005
Misumi	»	»	1	1.267
Totaux	3.709	5.366.387	3.850	5.397.922

2° Sorties.

Ports.	1901. Nombre de navires.	1901. Tonnage total.	1902. Nombre de navires.	1902. Tonnage total.
Moji	1.707	2.861.180	1.686	2.853.619
Nagasaki	1.156	2.072.532	1.103	2.027.806
Kutchinotsu	178	303.403	257	416.569
Karatsu	166	120.027	157	101.503
Idzuhara	126	12.352	183	35.164
Sasuna	183	9.730	180	5.003
Shishimi	248	2.177	327	3.156
Naha	1	1.639	»	»
Hakata	24	904	31	537
Misumi	1	37	15	2.547
Totaux	3.790	5.383.981	3.939	5.445.904
Entrées et sorties réunies	7.499	10.750.368	7.789	10.843.826
	en 1901.		en 1902.	

Si nous considérons maintenant l'ensemble des mouvements de la navigation commerciale dans tous les ports ouverts du Japon, pendant l'année 1902, nous arrivons à constater que Kobé tient la première place comme tonnage, mais avec un nombre de navires inférieur à celui de Moji, qui occupe la deuxième place; la troisième est prise par Nagasaki pour le nombre de navires et par Yokohama pour le tonnage total.

Voici, d'ailleurs, les chiffres appartenant à chacun des quatre principaux ports du Japon pour la dernière année écoulée :

Ports.	Entrées. Nombre de navires.	Entrées. Tonnage.	Sorties. Nombre de navires.	Sorties. Tonnage.
Kobé	1.555	3.328.584	1.515	3.282.056
Moji	1.679	2.853.788	1.686	2.853.619
Nagasaki	1.135	2.020.405	1.103	2.027.806
Yokohama	844	2.138.020	784	2.133.756
Totaux	5.213	10.340.797	5.090	10.297.237

On a compté pour tous les ports réunis, en 1902, à l'entrée, 7,764 navires jaugeant ensemble 11,754,446 tonnes, et, à la sortie, 7,852 navires avec 11,605,073 tonnes.

Dans ces totaux, le pavillon français entre pour 113 navires (dont 1 à voiles), d'une jauge totale de 251,113 tonneaux d'une

part, et pour 115 navires (dont 2 voiliers) avec 249,447 tonnes d'autre part.

Le port de Nagasaki, seul, a vu arriver et partir 45 vapeurs français jaugeant ensemble 100,488 tonnes et 1 voilier français de 1,417 tonnes.

La suppression de l'escale de Nagasaki, en 1903, pour les paquebots de la Compagnie des Messageries maritimes, aura pour conséquence de faire descendre à un chiffre sans importance les mouvements de la navigation commerciale française dans cette partie du Japon.

En résumé, le commerce du port de Nagasaki est entré dans une période décroissante, malgré les circonstances qui semblent être favorables.

Toutefois, si l'inauguration du chemin de fer transsibérien attire déjà ici un plus grand nombre de voyageurs, il faut reconnaître qu'il s'écoulera encore plusieurs années avant que les marchandises adoptent cette voie. Nagasaki verra sans doute alors son trafic s'accroître considérablement et pourra devenir un grand entrepôt. Mais un concurrent redoutable est à craindre; le port de Dalny, situé entre la Chine et la Corée, dans lequel sont exécutés des travaux considérables et qui possédera un outillage des plus perfectionnés, ne peut manquer d'attirer de plus en plus les bâtiments de commerce et de devenir l'emporium de ces parages, au grand détriment de Nagasaki; il détournera même une partie du commerce de Shanghaï et peut-être aussi de Hong-Kong. Ce port russe a déjà sur ses voisins de la Chine et du Japon l'immense avantage d'être déclaré port franc.

Or, c'est surtout de la question douanière que dépend, à mon avis, l'avenir du port de Nagasaki; non seulement les formalités de douane y sont aujourd'hui lentes et rigoureuses, mais les frais de magasinage et les droits d'entrée très élevés, circonstances peu propices à favoriser le développement du trafic.

Il y a environ trois ans, la Chambre de commerce Japonaise avait émis le vœu de voir établir ici une zone franche; cette question semble abandonnée, aujourd'hui. Il est probable que, les budgets étant difficiles à équilibrer, le Gouvernement est peu disposé à renoncer à des recettes courantes, quels que puissent être les bénéfices qui résulteraient ultérieurement de cette mesure. Ce n'est pas seulement au Japon que se pose ce problème; et, il est reconnu, dans tous les pays, que la franchise douanière ou l'établissement d'une zone franche, entraîne pour le port qui en est l'objet, une augmentation considérable et progressive du transit, des transactions commerciales, des mouvements de marchandises et de voyageurs, en un mot, la prospérité.

Le salut est là pour Nagasaki, et les grands travaux, qui s'exécutent dans ce port, risquent fort de rester improductifs si le

courant des affaires se détourne d'ici, pour aller là où il trouve avantages et facilités.

Et cependant Nagasaki jouit d'une situation géographique exceptionnelle, pour devenir le grand entrepot des provinces du Nord de la Chine, de la Corée et de la Sibérie Orientale. Son port présente l'avantage inappréciable d'être accessible à toute heure et d'offrir un abri assuré par tous temps aux navires de tous tonnages. C'est en raison de ces conditions que les paquebots-poste de toutes les compagnies viennent y faire leur charbon, au lieu d'opérer à Moji qui se trouve sur leur route directe, mais dont le mouillage est moins abrité, et de plus soumis à de forts courants de marée. Moji conservera certainement la première place dans l'exportation des charbons, les paquebots-poste étant moins nombreux que les autres navires, mais Nagasaki continuera d'être la ville la plus importante de la région.

G. Goudareau,

Gérant du Vice-Consulat de France.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 20 AOUT 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 253

AUTRICHE-HONGRIE

Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. Commerce français.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix
237.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Commerce extérieur et navigation du Canada en 1901-1902. — Conseils aux exportateurs français	» 10
238.	—	**Angleterre** : Situation économique du Royaume-Uni et le commerce franco-britannique en 1902	» 80
239.	—	**Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902	» 10
240.	—	**Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902.	» 10
241.	—	**Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901	» 40
242.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902	»
243.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902	» 20
244.	—	**Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 . . .	» 20
245.	—	**Possessions des Etats-Unis d'Amérique** : (Iles Philippines) : Situation des Iles Philippines à la fin de l'année 1902	» 20
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du Grand-Duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation	» 10
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902	» 20
248.	—	**Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901)	» 50
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France	» 30
250.	—	**Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902	» 10
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — Maisons de commerce européennes en Perse. — Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse ; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse.	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20

AUTRICHE-HONGRIE

Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Le Commerce français.

Prague... Je vais, ci-après, passer en revue les principales branches de l'activité industrielle et commerciale de ce pays en 1902. Je ferai remarquer du reste qu'aucune statistique spéciale n'existant pour les transactions de la Bohême et de la Moravie et que les éléments de comparaison et d'étude approfondie faisant à peu près complètement défaut, je ne pourrai guère dépasser, dans cette revision, le cadre de considérations d'ordre général.

Je terminerai par l'énumération des principaux articles français susceptibles de trouver un débouché dans cette région et par la brève énonciation de conseils dont il serait bon que notre négoce s'inspirât s'il veut parvenir à s'y créer de sérieux rapports d'affaires.

1° **Industrie charbonnière** (**lignites**). — Le malaise dont souffre l'industrie cisleithane a influencé l'extraction des lignites de Bohême et les conditions de vente de ce combustible. Ce n'est point cependant que les quantités consommées aient subi, par rapport aux années antérieures, une réduction fort sensible, mais ce sont surtout les prix qui, par suite de la gêne de la grande clientèle industrielle, ont notablement fléchi.

La production des lignites, en Bohême, s'est élevée pour les quatre dernières années aux chiffres suivants.

En 1899	à 1,790,000	wagons de 10	tonnes ;
— 1900 (2 mois de grève).	— 1,730,000	—	—
— 1901	— 1,830,000	—	—
— 1902	— 1,800,000	—	—

Il en ressort une moins-value de 30,000 wagons par rapport à 1901.

La proportion de la consommation intérieure à l'exportation s'établit, pour la même période, comme suit (en wagons de 10 tonnes) :

Années.	Exportation.	Consommation interne.
	Wagons de 10 tonnes.	Wagons de 10 tonnes.
1899 . . .	850.000	940.000
1900 . . .	770.000	960.000
1901 . . .	810.000	1.020.000
1902 . . .	740.000	1.060.000

L'exportation, en regard de 1899, a donc diminué de 110,000 charges, alors que corrélativement le marché intérieur en absorbait 120,000 de plus. Il y aurait erreur, toutefois, à induire de cette augmentation un mouvement d'expansion des industries indigènes : si la consommation de combustible s'est élevée, ce n'est guère que dans l'accroissement (8 0/0) de la population de certains districts de la Bohême qu'il en faut voir la raison d'être.

Les compagnies minières de ce pays ne peuvent maintenir leur exploitation qu'autant qu'elles sont assurées de puissants débouchés au dehors. Jusqu'ici, c'était l'Allemagne qui était leur principal client ; mais il semble que ce précieux acheteur commence à se détourner d'elles. On avait songé d'abord à mettre sur le compte de la crise passagère que l'industrie allemande vient de traverser le recul des importations du lignite autrichien. Or, on doit reconnaître aujourd'hui que le refoulement de ce minéral est une conséquence de l'apparition sur le marché des briquettes de lignite d'origine allemande. A cette première cause s'en ajoute une seconde qui est la majoration des tarifs sur les voies ferrées autrichiennes.

Ainsi s'explique la diminution qu'accusent les quantités exportées notamment sur la Saxe et la Bavière.

Ces quantités se sont chiffrées pour la Saxe :

En 1899, à 365,000 wagons de 10 tonnes ;
— 1900, à 338,000 — —
— 1901, à 345,000 — —
— 1902, à 322,000 — —

Et pour la Bavière :

En 1899, à 182,000 wagons de 10 tonnes ;
— 1900, à 186,000 — —
— 1901, à 190,000 — —
— 1902, à 180,000 — —

Les expéditions de lignite de Bohême par la voie de l'Elbe se sont maintenues au niveau de l'exercice antérieur, soit 200,000 charges à 10 tonnes. Ces envois ont été favorisés par des frets généralement bas dont le taux a varié de 1 mark 60 pfennigs à 3 marks 96 pfennigs la tonne, de Aussig à Magdebourg (1).

On évalue à une moyenne de 8 à 10 hellers par quintal métrique la baisse des prix des lignites au carreau. Cette réduction a d'autant plus pesé sur les bilans des diverses exploitations que les frais de production sont restés les mêmes. L'extraction, par suite du fléchissement de la demande, n'a d'ailleurs

(1) Le mark, monnaie de compte allemande, vaut, au pair, 1 fr. 25 cts ; il se divise en 100 pfennigs.

La couronne, monnaie de compte austro-hongroise, vaut, au pair, 1 fr. 05 cts ; elle se divise en 100 hellers.

pas été poussée à son maximum que l'on estimerait pouvoir être de 10 0/0 supérieur aux quantités effectivement mises à jour. A ce sujet, il n'est pas sans intérêt de noter que, après adoption de la journée de neuf heures, la productivité de travail des piqueurs n'est pas demeurée égale à ce qu'elle était avec la journée de dix heures ; elle a diminué de 6 à 10 0/0 de la production journalière antérieure.

Quoi qu'il en soit, il est permis de prévoir que la dépression qui affecte depuis plusieurs exercices l'industrie charbonnière de Bohême a atteint, en 1902, son extrême niveau. La reprise des affaires en Allemagne, la réduction du prix de revient dans l'industrie autochtone, réduction qui agit comme un encouragement à la production, et enfin l'épuisement des stocks à la consommation domestique, ne sauraient manquer de restituer, dans une certaine mesure, aux exploitations de lignite leur ancienne activité.

2° **Industrie sidérurgique**. — Cette industrie qui, à la suite de la dissolution du cartel, a eu à souffrir, en 1901, du chaos et du désordre de la concurrence, a vu sa situation s'améliorer en 1902, par suite de la nouvelle entente intervenue entre les producteurs. Cette dernière coalition est considérée comme plus parfaite encore que l'ancienne et, grâce à elle, on s'accorde à trouver que l'avenir se présente sous un jour favorable.

Les quantités livrées à la consommation accusent pour 1902 une plus-value de 480,000 quintaux métriques, portant exclusivement sur les fers pour constructions. La vente totale, en fer en barres, tôles épaisses, rails et autres articles en fer, s'est élevée, pour toute la monarchie, à 4,780,000 quintaux métriques.

L'importation de produits sidérurgiques étrangers dans le territoire douanier austro-hongrois n'a pas dépassé le chiffre, plutôt médiocre, de 70 à 75,000 quintaux métriques. Sur ce point plus particulier, l'entente des métallurgistes indigènes n'a pas laissé de fournir un résultat d'autant plus notable qu'ils avaient à soutenir la poussée de leurs concurrents germaniques, lesquels, sous le poids de la crise dont ils pâtissaient, s'évertuaient à trouver, en Autriche, le débouché que ne leur offrait plus leur marché national.

En 1901, l'exportation des fers autrichiens avait accusé un recul très sensible sur les chiffres des années antérieures : 270,000 quintaux métriques seulement contre 500,000 en 1900. Cette diminution était une nouvelle conséquence du marasme qui pesait sur la métallurgie allemande. Les usiniers d'Allemagne, encombrés de stocks considérables, s'étaient appliqués à les écouler à bas prix, refoulant ainsi, sur leur propre marché, les fers autrichiens.

Mais la situation s'est améliorée en 1902. Les industriels austro-hongrois ont vu, en effet, pendant cet exercice, leur

exportation se relever et atteindre le chiffre de 430,000 quintaux métriques, supérieur de 160,000 quintaux métriques à celui de 1901. Ce relèvement provient pour la plus grande part de l'extraordinaire prospérité des Etats-Unis d'Amérique, dont la production sidérurgique n'a pas suffi à combler les besoins et qui ont dû, par suite, faire appel à l'industrie étrangère. Cette circonstance, assez inattendue, a été d'autant plus favorable aux métallurgistes autrichiens que la situation sur leur marché national est, du moins pour le moment, très difficile.

3° **Industrie des machines.** — Aux bonnes années ont succédé les mauvaises; la situation qui avait été assez bonne, jusqu'en 1901, n'a pas cessé de décliner. L'exercice 1902 a été franchement médiocre et il ne semble pas que 1903 doive être bien meilleur. 30,000 ouvriers sont sans travail. L'insécurité du lendemain et l'incertitude régnant sur le renouvellement du compromis douanier avec la Hongrie livrent, pour cette industrie, une éloquente preuve de leur néfaste influence.

Ce n'est pas que l'Etat n'ait essayé, en fournissant des commandes extraordinaires, de venir en aide à cette branche de l'industrie métallurgique; mais ces commandes, par trop spéciales et infimes (il s'est agi seulement de la construction de quelques ponts en fer), n'ont pu suffire à pallier le malaise actuel.

L'exportation aurait dû remédier, dans une certaine mesure, aux pertes résultant du resserrement du marché interne. Mais il semble que les industriels autrichiens ne songent à exporter que lorsque les affaires leur manquent à l'intérieur et à condition encore que la concurrence étrangère ne leur dispute pas le champ.

Ces dernières années, les fabriques de machines en Allemagne et en Suisse ont été à tel point surchargées de commandes indigènes qu'elles ont dû forcément négliger leur clientèle extérieure.

Les Autrichiens ont, jusqu'à un certain degré, tiré parti de cette conjoncture et vendu en Russie et en Silésie des instruments agricoles et des métiers à tisser. Cependant cet effort n'a été qu'une exception. En temps normal, l'exportation des machines autrichiennes se réduit au minimum : les fabricants redoutent trop d'engager la lutte sur les marchés étrangers avec les produits similaires d'autres pays.

Les résultats de la Conférence de Bruxelles n'ont pas, d'autre part, été de nature à vivifier l'industrie des machines de la monarchie. Dès la conclusion de la convention sucrière, nombre de sucreries et raffineries, inquiètes de l'avenir, se sont abstenues d'agrandissements et, par suite, de commandes de matériel. La métallurgie indigène, dont précisément l'une des spécialités est la fabrication d'appareils pour l'industrie sucrière, a dû subir les dures conséquences de cette stagnation.

A côté de cela, il ne manque pas de voix pour s'étonner et

déplorer que, nonobstant le degré de perfection auquel la fabrication des machines a atteint en Autriche, il se trouve toujours des acheteurs dont — toutes conditions égales — le choix si porte de préférence sur l'article suisse ou allemand. On va, pour mettre un terme à ces errements, jusqu'à préconiser une sévère intervention de l'Etat et on rappelle que le gouvernement hongrois, cédant aux instances de sa jeune industrie, est parvenu, au moyen de mesures prohibitives, à assurer à ses nationaux le marché transleithan.

Le moment ne paraît plus éloigné, du reste, où les constructeurs hongrois seront à même de trouver un débouché en Autriche. L'imminence de cette compétition nouvelle incite, on le comprend, les industriels cisleithans à réclamer de Vienne de sérieuses mesures de protection. Leurs plaintes et leurs desiderata ne seraient pas dénués de fondement, s'il est exact, comme on le prétend, que dans les entreprises hongroises le rapport des bénéfices aux frais généraux est de 10 à 1, alors qu'il ne serait en Autriche que de 3 à 1 !

Sauf l'usine Danek, qui vient de distribuer 16 couronnes de dividende, au lieu de 20 couronnes en 1901, aucune des grandes sociétés de construction de machines n'a, à ce jour, publié son compte rendu d'exercice pour 1902. On s'attend, en tout cas, à ce qu'il n'y ait pas ou peu de dividende distribué et on estime que, si quelques conseils d'administration en proposent, il ne saurait s'agir que de dividendes pris sur les réserves antérieurement accumulées.

4° **Construction de wagons**. — Loin de s'atténuer, la crise qui déprime cette industrie a continué, en 1902, à sévir.

Depuis le mois de juillet 1901, les fabricants de wagons se sont vus dans la nécessité de réduire le temps de travail à une moyenne de sept heures par jour et de congédier plus de 4,000 ouvriers.

Les données suivantes permettent de suivre les fluctuations qui ont affecté cette industrie depuis 1898 :

Catégories de voitures.	Les fabriques de wagons ont livré en : 1898.	1899.	1900.	1901.	Nombre à livrer en 1902.
Wagons à voyageurs	729	374	479	414	358
Voitures à moteur électrique	180	290	505	343	198
Voitures de service	135	150	215	142	198
Wagons à marchandises	5.316	5.224	5.645	5.163	3.372
Total	6.360	6.038	6.844	6.062	4.126

Fin décembre 1902, les diverses fabriques de wagons avaient reçu en commande pour l'année 1903 :

Voitures à voyageurs	144
— à moteur électrique	99
— de service	60
— de marchandises	454
Ensemble	757

ce qui est un chiffre bien modeste en comparaison de la capacité totale de production annuelle de ces usines qui est de 1,500 wagons à voyageurs et de 15,000 voitures de service ou de marchandises.

La somme figurant au budget des chemins de fer d'Etat de l'exercice 1903 pour achat de voitures destinées à remplacer le matériel usé ne dépasse pas 800,000 couronnes ; les commandes de matériel neuf pour le même exercice sont déjà livrées et l'on ne prévoit, pour l'année 1904, que la construction de 140 wagons à voyageurs et de 1,270 voitures à marchandises. Quant aux Compagnies — étant donnée l'imminence du rachat de leurs réseaux — elles s'appliquent à ne faire renouveler de leur matériel roulant que le strict indispensable. On conçoit que, dans ces conditions, les constructeurs de véhicules pour chemins de fer se plaignent des difficultés auxquelles se heurte présentement leur industrie.

5° **Industrie électrique.** — Cette branche est peut-être, de toutes, celle qui se trouve le moins atteinte par le marasme régnant.

Le principal établissement de Bohême s'occupant de la construction et de l'aménagement d'appareils électriques, la « Compagnie anonyme d'Electricité », à Prague, a réalisé en 1902 un chiffre d'affaires supérieur à celui de l'exercice précédent. Toutefois, par suite de la baisse des prix, les bénéfices seront minimes.

On relève, parmi les principales installations montées par cette Société au cours de 1902, les stations centrales des villes de Preran, Abbazia, Londres-Willesden, Newport et Ciudad-Réal ; les transmissions de force dans deux sucreries, sept mines et usines, deux tisseranderies, deux filatures, une fabrique d'alcool, deux brasseries et les réseaux d'éclairage dans diverses localités;

Le total des dynamos et des moteurs fabriqués en 1902 s'est élevé à 600, représentant un ensemble de 18,500 kilowatt. Enfin, le même établissement a fabriqué vingt grues ou monte-charges électriques dont quelques-uns de 30 tonnes de force. La section nouvellement créée pour la construction de turbines a donné de bons résultats. Elle a livré quatorze turbines d'une force variant de 20 à 30 chevaux, représentant un total de 1,700 chevaux.

Au 31 décembre 1902, la « Compagnie anonyme d'Electricité » avait pour environ 750,000 couronnes de commandes livrables en 1903. En présence de la stagnation des affaires, on peut douter que ce chiffre s'accroisse et surtout qu'il permette de notables bénéfices.

6° **Industrie sucrière.** — La campagne sucrière de 1901-1902 ne laissera aux fabricants de sucre autrichiens que d'assez mauvais souvenirs.

Le mois de janvier 1902 a débuté par une pléthore de betteraves à prix élevés, par un stock considérable de sucres invendus, par la quasi-certitude d'une surproduction mondiale, et — comme si ce n'était pas assez — par le prix, jusque-là inouï, de 18 couronnes le quintal métrique. La baisse s'accentuant, les cours sont tombés par la suite à 16 couronnes 40 hellers les 100 kilog. !

On comprend que, dans de pareilles conditions, le bilan d'exercice de nombre de fabriques n'ait clos rien moins que par un actif. Le contre-coup de la production follement désordonnée de ces dernières années s'est ainsi fait sentir de façon douloureuse. Il fallait aviser. C'est ce qu'ont compris, tout d'abord, les agriculteurs-betteraviers dont la première mesure a été, parallèlement, de réduire les prix de la betterave et les superficies emblavées. On a estimé à 10 0/0 des surfaces ensemencées en 1901 la réduction des emblavures de 1902. Elles s'élevaient aux chiffres suivants :

	En 1901.		En 1902.
Pour la Bohême, à	150.900 hectares	à	113.030 hectares
Pour le reste de l'Autriche, à	105.200 —	à	91.200 —

Cependant, cette diminution des surfaces n'eût pas suffi, à elle seule, à déterminer un relèvement des prix.

Dans une conjoncture aussi difficile, les fabricants ont été servis par les déficits de la récolte betteravière. C'est à ces déficits, principalement, que l'on doit d'avoir pu maintenir, en Autriche, jusqu'à un certain point, l'équilibre nécessaire entre la production et la consommation sucrières.

La hausse des cours au lieu de se produire seulement en mai 1903, comme effet de la réduction des emblavures (ainsi qu'avaient cru pouvoir le supputer certains spéculateurs), s'est dessinée, en présence de la diminution inattendue des quantités de betteraves récoltées, dès le mois d'octobre 1902. La courbe ascendante de la reprise a atteint son apogée le 12 décembre dernier avec 22 couronnes 50 hellers les 100 kilog. Fin décembre, les prix accusaient une baisse légère avec 21 couronnes 85 hellers le quintal métrique.

Les **fabriques de sucre brut** ont eu l'habileté de tirer profit des fluctuations du marché. Elles ont conclu à de bons prix des traités avantageux, qui, étant donnée la richesse saccharine de la betterave élaborée, permettent d'espérer pour 1902-1903 une campagne plus rémunératrice que la précédente. D'autre part, les fabricants de sucre brut ne peuvent que se féliciter du renouvellement du cartel. Ce dernier, qui se dissoudra dès l'entrée en vigueur (1er septembre 1903) de la Convention de Bruxelles, accorde, par rapport à l'ancien, des avantages marqués aux fabriques de sucre brut qui regretteront, sans doute, sa disparition.

Les **raffineries** n'ont pas à se plaindre, du moins en ce qui

concerne la consommation intérieure, de la campagne 1901-1902. On convient que le prix de 84 couronnes les 100 kilog. (y compris l'impôt de consommation de 38 couronnes) est, pour elles, rémunérateur; mais la situation des raffineurs n'a pas été aussi favorable à l'exportation. La perte du marché des Indes britanniques leur est sensible et, sur ce point spécial, ils attendent impatiemment l'application du régime de la Convention de Bruxelles à la faveur duquel ils se flattent de reconquérir la clientèle indoue.

Au point de vue statistique, la situation de l'industrie sucrière austro-hongroise se reflète pour les campagnes 1901-1902 et 1902-1903, dans les nombres suivants (quintaux métriques) :

	Campagne 1901-02.	Campagne 1902-03.
	En quintaux métriques.	
Existences au 1er août	1.684.000	5.514.000
Production.	12 880.000	10.500.000
Ensemble	14.564.000	13.014.000
	A déduire :	
Consommation.	3.875.000	3.875.000
Exportation	8.175.000	8.000.000
Stock invendu au 1er août. . .	2.514.000	1.139.000

Il appert de ces chiffres que, malgré la diminution (comparativement aux réserves du 1er août 1902), ceux-ci dépassent encore de beaucoup la faculté d'absorption du marché. On en peut induire que la hausse des prix qui s'est manifestée récemment est singulièrement précaire et à la merci d'une extension, en 1903, des emblavures de printemps.

Mais cette éventualité paraît aux fabricants et raffineurs de sucre autrichiens bien moins redoutable que le cortège de conséquences qu'ils prévoient à la mise en vigueur de la Convention internationale de Bruxelles. L'optimisme ne distingue pas la plupart des opinions émises sur ce point par les intéressés. Ils constatent, en premier lieu, que le gain garanti par le jeu du cartel va leur faire défaut, et ensuite que, grâce au droit d'entrée de 6 fr. le prix des sucres à l'intérieur de la monarchie ne pourra jamais dépasser — sous peine d'être exposé à la concurrence étrangère — le cours des sucres exotiques, majoré des frais de douane et de transport. On prévoit de la sorte que le prix des sucres raffinés, en Autriche, dépendra à la fois des cours des sucres bruts, des frais de raffinage, du coût du transport à compter de la raffinerie étrangère la plus proche et du droit de douane de 6 fr; il s'ensuit également que le sucre indigène se vendra plus cher dans le centre de l'Empire que dans les régions frontières, plus proches, par exemple, des fabriques allemandes.

Le Gouvernement, désireux d'atténuer l'effet immédiat de la Convention de Bruxelles et d'assurer aux fabriques déjà exis-

tantes, la continuation de leur activité, a décidé de répartir entre chaque fabricant et au prorata de sa production annuelle, la quantité globale de betteraves à traiter dans chaque campagne et représentant le quantum de sucre nécessaire à la consommation interne. L'État, qui va « contingenter » cette consommation, laissera à chacune des fabriques l'alternative ou d'élaborer elle-même la quote-part adjugée ou de transférer ce droit à un établissement rival.

Si les avis sont partagés sur le chiffre du profit que les fabriques pourront retirer de l'élaboration de sucres contingentés, tout le monde est d'accord, en revanche, pour reconnaitre que la Convention de Bruxelles frappera plus durement le raffineur que le fabricant.

Indépendamment de la perte de la prime à l'exportation qui grèvera simultanément fabricant et raffineur, ce dernier devra subir une moins-value d'environ 10 couronnes par 100 kilog. sur les produits qu'il livrera à la consommation.

En somme, l'industrie de la fabrication et de la raffinerie du sucre, en Autriche, a souffert en 1901-1902 et continue encore de souffrir de l'insécurité du lendemain. Les industriels intéressés redoutent principalement les conséquences de la dissolution du cartel et la perturbation que pourrait entraîner l'application de la récente entente internationale. Ce ne sont pas là des craintes indifférentes, surtout si l'on considère que, en Autriche plus que partout ailleurs, le bien-être d'une grande partie des populations agricoles, la prospérité des entreprises de transport, et l'équilibre de la balance commerciale, sont directement fonction de la vitalité de l'industrie sucrière.

7° **Industrie de « Gablonz »**. — A la fin de l'année 1901, les industriels de Gablonz avaient escompté, pour l'exercice 1902, une recrudescence dans l'activité de leur fabrication. Leurs prévisions ne se sont point réalisées : ils sont, au contraire, unanimes à déplorer une dépression dans le chiffre de leurs affaires, dépression d'autant plus sensible pour eux qu'elle était moins attendue.

Les articles pour ceintures souffrent d'une diminution dans la demande ; à cette circonstance défavorable s'ajoute le discrédit que certains fabricants ont attiré sur ce produit, en ne livrant que de la marchandise de qualité inférieure. Se fondant sur un prétendu monopole de fait qu'ils croyaient détenir pour cette branche, les industriels de la ceinturerie ont eu le tort de ne plus veiller à la perfection de leurs articles. L'Allemagne n'a pas tardé à tirer profit de ce manquement : c'est chez elle que sont produites, actuellement, les boucles de ceintures les meilleures et les moins chères.

La production des broches s'est également considérablement ralentie.

Les achats de pierres fausses ont été, eux aussi, des plus

limités. Même situation pour les parures et garnitures noires, ainsi que pour les perles pour passementiers.

L'usage de plus en plus répandu de la lumière électrique semble devoir ruiner la fabrication des prismes en cristal pour lustres à gaz, à pétrole ou à bougies stéarines.

Les porte-couteaux, porte-fourchettes et presse-papiers en cristal étant passés de mode, il ne reste guère à la cristallerie de Gablonz que la fabrication des flacons, dangereusement battue en brèche elle-même par la concurrence des similaires belges en verre pressé.

La vente des « bangles » pour les Indes orientales est en complète stagnation. La fabrication des boutons, bien que secondée à plusieurs reprises par les innovations de la mode, n'a été que rarement suivie de transactions rémunératrices.

La perle d'or, bonne qualité, n'est fabriquée à Gablonz que par quelques maisons spéciales. Ces maisons, en s'efforçant de monopoliser la production de cet article, s'exposent au danger de pousser à la fondation, à Berlin entre autres, d'établissements rivaux.

Deux articles seulement ont donné, en 1902, des résultats au-dessus du médiocre : les objets de parure en émail et les perles creuses.

C'est à la mode que les premiers sont redevables de cette situation ; les seconds, à l'existence et au parfait fonctionnement d'une coopérative de production englobant tous les ateliers de la branche. Le succès de cette coopérative a servi de point de départ à la constitution d'un organe collectif similaire pour la production de la rocaille.

Il est, à ce sujet, intéressant de noter que les industriels de ce pays sont parvenus à donner à la perle-rocaille une finesse de couleur qui en ferait un article supérieur à la perle de Venise. On attend les meilleurs résultats de cette nouvelle spécialité.

En résumé, l'industrie autrichiennne dite de « Gablonz » est loin d'accuser, pour 1902, un bilan même satisfaisant. Les producteurs, à la suite de la cessation des hostilités dans l'Afrique australe et en prévision des fêtes du couronnement d'Edouard VII, s'étaient promis de brillantes affaires. Les événements n'ont pas confirmé leur attente. La situation, loin de s'améliorer, a subi le contre-coup des troubles qui agitent l'Amérique du Sud, de la dépression qui pèse sur l'Allemagne et, enfin, de la dépréciation de l'argent dans les Indes.

Une année franchement mauvaise a pris la place de la bonne qu'on espérait.

8° **Industrie textile.** — L'industrie cotonnière n'a pas marqué, dans son développement en 1902, les fluctuations brusques auxquelles nous avaient accoutumés les exercices

précédents. La situation de cette industrie se caractérise, cette année, par l'absence presque complète de spéculation et par des affaires traitées lentement et comme à regret.

Les résultats réalisés par les filatures de coton sont moins satisfaisants qu'en 1901. Bien que la consommation des fils ne soit pas demeurée proportionnelle à la quantité produite, qui nonobstant divers remaniements dans les fileuses, est demeurée sensiblement inférieure aux besoins du tissage, aucune hausse des prix de la matière première ne s'est manifestée. Les filateurs, bien que ne produisant pas assez pour satisfaire à la demande des tisseurs indigènes, ont dû baser leurs prix sur ceux des similaires anglais ou allemands dont, étant donnée la stagnation de la fabrique cotonnière en ces pays, il y avait à redouter l'importation.

Mais ce sont surtout les filatures employant le coton égyptien dit « Macco » qui ont eu à pâtir au cours de cet exercice. La matière première, en effet, a été, en Egypte, l'objet de spéculations considérables qui, souvent en moins d'un mois, ont amené des variations de prix de 20 à 30 0/0 de la valeur. Ces brusques commotions ont rendu singulièrement difficile la tenue des prix en rapports exacts avec ceux pratiqués par le tissage.

La tisseranderie de coton a été moins mal partagée, en ce sens, du moins, que les ventes, sans être très rémunératrices, ont été toutefois passagèrement actives.

On sait que de l'essor ou du marasme de cette dernière branche dépend la bonne ou mauvaise situation des industries auxiliaires, imprimerie, blanchisserie, teinturerie et apprêtage. On peut dire qu'en 1902, ces industries-annexes ont été suffisamment occupées et que, si le niveau des prix ne leur a point assuré de forts bénéfices, elles ont eu au moins l'avantage d'écouler leurs stocks et de clore l'année avec une situation nette.

Il y a lieu de noter que ce sont les filateurs et les tisseurs qui se plaignent le plus vivement de l'indécision où l'on se trouve en Autriche quant au renouvellement du compromis douanier avec la Hongrie et des obstacles qu'apporterait au développement de leur industrie l'imperfection de la législation ouvrière.

9° **Industrie drapière de Reichenberg.** — Cette industrie n'a pas justifié, en 1902, les espérances qu'on en attendait.

Les commandes d'hiver ont laissé à désirer. Celles d'été, bien qu'assez nombreuses, n'ont apporté aucun bénéfice aux drapiers, l'étoffe légère n'étant pas, et de beaucoup, leur spécialité principale. La saison d'hiver 1902-1903, qui avait débuté sous de meilleurs auspices, n'a pas donné finalement ce qu'elle promettait. La mode s'est tout à coup engouée, aussi bien pour hommes que pour dames, des étoffes à bourre qu'on fabrique peu ou pas à Reichenberg. Il s'en est suivi une dernière désil-

lusion sur les chances d'affaires de l'exercice, désillusion que la baisse aux exportations n'est point de nature à atténuer.

Les fabricants de Reichenberg estiment que la mode actuelle ne saurait être de longue durée et qu'on en reviendra sous peu aux étoffes lisses plus pratiques, telles que coachmen, vénitiennes et peignés. Ils ne laissent cependant pas de redouter les effets de la hausse du cours des laines qui, à la dernière vente publique, a accusé l'augmentation suivante :

Pour les mérinos d'Australie : 10 0/0 ;
— laines du Cap : 5 0/0 ;
— croisés fins : 10-15 0/0 ;
— — moyens : 10-15 0/0 ;
— — communs : 15-25 0/0.

Les drapiers prévoient que, par suite de cette tension des cours, les prix de revient s'accroîtront et que pour obvier à cette conséquence il faudra ou élever les prix de ventes ou réduire la production.

10° **Industrie lingère.** — Le bilan de cette industrie a été, en 1902, plutôt médiocre. Cette insuffisance est imputée à deux causes : défense légale aux représentants de commerce de visiter la clientèle privée à domicile et stagnation générale des affaires. Les intéressés ont émis le vœu de voir, quant au premier point, la législation autrichienne amendée et mise d'accord avec la loi allemande qui n'interdit pas la recherche des commandes à domicile pour les représentants de la lingerie.

Il y a lieu, en tout cas, de constater que cette branche maintient ses débouchés à l'extérieur. Les quantités exportées n'ont pas marqué, en 1902, une diminution sensible. Il est vrai que, pour atteindre ce résultat, les fabricants ont dû, en présence de la concurrence étrangère, vendre à prix coûtant. Ce sacrifice leur a du moins conservé les clientèles levantine et sud-américaine.

Les industriels de la branche sont unanimes à demander la création d'attachés commerciaux, l'abaissement des tarifs de chemins de fer sur Trieste et (la compagnie de navigation hambourgeoise sud-américaine venant d'élever notablement le taux de ses frets), le doublement du service des vapeurs du « Lloyd » autrichien sur le Brésil.

11° **Industrie de l'alcool.** — Les chiffres suivants permettent de se rendre compte de la situation de ce produit au cours des trois dernières campagnes :

Campagnes.	Quantités exportées.	Quantités dénaturées.
	Hectolitres.	
1899-1900. . .	324.732	295.649
1900-1901. . .	257.464	337.875
1901-1902. . .	242.060	360.722

En 1899-1900 : 1,787,447 hectolitres ;
En 1900-1901 : 1,829,945 —
En 1901-1902 : 1,673,095 —

ont été taxés à la consommation alimentaire.

On voit que l'exportation n'a pas cessé de diminuer. Le motif de ce recul doit être recherché dans l'inexorable concurrence faite aux alcools autrichiens par le « ring » allemand qui, écrasé par ses stocks, a cherché à s'en défaire coûte que coûte et ce, sans considération de perte ou de gain. C est ainsi que l'alcool non rectifié est descendu, à Hambourg, jusqu'au prix de 10 marks et l'alcool rectifié, à Trieste, jusqu'à celui de 11 couronnes 1/2. Or, il y a quelques années à peine les prix sur ces deux mêmes places, se cotaient au quadruple.

Les nombres ci-après montrent dans quelle proportion l'industrie de l'alcool s'est développée en Allemagne et combien, par suite, elle pèse sur sa concurrente autrichienne. Les quantités dénaturées se sont chiffrées dans l'empire allemand :

En 1899-1900 : à 1,052,504 hectolitres,
En 1900-1901 : à 1,161,516 —
En 1901-1902 : à 1,114,230 —

d'où il ressort que la consommation allemande en dénaturés est de trois à quatre fois plus forte qu'en Autriche.

Mais ce n'est pas seulement que l'exportation qui, chez cette dernière, a laissé à désirer en 1902. Les quantités taxées à la consommation intérieure ont également fléchi, moins, il est vrai, en Hongrie qu'en Cisleilhanie où la vente a été sensiblement entravée par la récente majoration de la taxe.

Les fabricants et distillateurs autrichiens ne semble pas sacrifier à un pessimisme exagéré lorsqu'ils estiment que la réduction de production que poursuit en ce moment le « ring » germanique n'entraînera qu'une amélioration passagère des conditions de leur industrie. Ils n'ont garde, en effet, d'oublier que le « ring » ne s'est point spécialement constiué en vue de restreindre la fabrication et que même il a déjà pris soin de faire savoir qu'il n'entendait pas, à l'avenir, tourner à la coalition restrictive de production. Il s'ensuit que le développement de cette industrie de l'alcool en Autriche est subordonné à la plus ou moins grande extension de sa concurrente en Allemagne, au moins aussi longtemps que le « ring » y dominera.

12° **Orges et malts.** — Malgré les craintes que les brasseurs avaient pu avoir relativement à la quantité et à la qualité des orges de la récolte de 1902, ils ont dû finalement reconnaître que, pour la qualité, cette céréale ne le cédait en rien à celle de 1901 et que son rendement en malt était même supérieur.

On ne saurait dire cependant que la demande ait été satisfaisante et, qui pis est, les prix ont tellement baissé que les tre-

vaux de culture et de maltage ne sont plus guère rémunérateurs. L'Allemagne, qui avait été jusqu'ici le principal acheteur d'orges et de malts autrichiens, a considérablement réduit ses commandes. L'exportation des bières allemandes a, en effet, subi un fort recul par suite de la concurrence faite à la bière germanique par les produits de brasseries indigènes récemment installées dans les pays jusqu'à ce jour importateurs.

C'est là, toutefois, le moindre danger auquel est exposée l'exportation autrichienne des orges et des malts en Allemagne. Les producteurs cisleithans paraissent, et à juste titre, redouter beaucoup plus les effets des taxes prévues au nouveau tarif douanier allemand. Ils demanderont peut-être, pour en contrebalancer les effets dans une certaine mesure, que l'État leur accorde des réductions de tarif pour le transport sur ses voies ferrées jusqu'à la frontière. Mais quel que soit l'avenir réservé à ce projet de tarifs de pénétration, il est actuellement un fait, c'est que le prix de vente des orges est inférieur à leur prix de revient et que quelques mesures de protection ne suffiront pas à en galvaniser les cours.

Au surplus, les efforts effectués soit par le gouvernement, soit par les intéressés, pour développer la vente à l'extérieur des orges et des malts sont demeurés à peu près infructueux. Le chiffre des exportations de 1902 est à peine supérieur à celui de 1901 et la légère augmentation qu'il accuse est strictement due à la mauvaise récolte des orges à l'étranger.

Ces exportations se sont élevées :

	En 1901.	En 1902.
Orges :	à 2.507.371 q. m.	2.561.209 q. m.
Malts :	à 1.410.449 —	1.440.830 —

13° **Brasserie**. — Les fluctuations affectant le développement de la brasserie ont, au point de vue social, une portée autrement décisive que celles dont peuvent être frappées d'autres industries d'ordre plus spécial. La bière, en effet, est un produit d'usage général et courant dont la consommation se multiplie, en situation normale, en proportion de l'aisance de la population. Si donc les statistiques signalent une diminution dans les quantités de bière consommées, on en peut légitimement inférer que le pays souffre d'une crise s'étendant aux couches profonde de la main-d'œuvre.

C'est précisément ce qu'on peut constater en Autriche pour l'exercice 1902 qui présente, par rapport à celui de 1901, une diminution de 476,579 hectolitres pour la production de la bière. C'est la première fois, depuis 1880, que ce fait se révèle.

La production totale de cette boisson pendant les trois dernières années est représentée, pour chacun des pays de la couronne, par les chiffres suivants (en hectolitres) :

Pays	1902.	1901.	1900.
Bohême	9.157.777	9.473.196	9.228.362
Basse-Autriche .	3.589.373	3.693.697	3.744.403
Moravie	1.995.504	2.110.668	1.946.630
Galicie.	1.117.319	1.144.092	1.152.115
Haute-Autriche.	1.088.071	1.017.135	1.139.503
Styrie	918.316	894.076	937.816
Tirol.	436.098	419.020	426.682
Silésie.	430.995	466.005	418.183
Salzbourg . . .	396.943	415.660	447.489
Carinthie. . . .	234.619	213.621	221.504
Bukowine . . .	122.127	130.597	126.122
Littoral.	77.830	65.490	66.140
Carniole	62.745	61.039	67.890
Ensemble . . .	19.627.717	20.104.296	20.022.739

Pour 1902 et 1901, le rendement de l'impôt frappant ce liquide (sans faire rentrer en ligne de compte les remises et modérations) s'est élevé, par pays, aux totaux ci-après (en millions de couronnes) :

Pays.	1902.	1901.
Bohême.	31.966.742	32.929.502
Basse-Autriche.	16.300.312	16.773.744
Moravie.	7.237.332	7.604.878
Galicie..	4.078.594	4.155.477
Haute-Autriche.. . . .	4.065.356	3.781.157
Styrie.	3.932.480	3.807.838
Tirol.	1.747.411	1.677.814
Silésie..	1.798.715	1.724.810
Salzbourg.	1.580.881	1.642.648
Carinthie.	916.994	817.308
Littoral.	495.876	416.176
Bukowine.	467.710	499.650
Carniole..	257.258	243.987
Ensemble.	74.645.651	76.075.000

Le fléchissement de la production a donc eu pour conséquence une moins-value aux rentrées de la taxe de 1,429,349 couronnes.

Sans entrer dans le détail des quantités produites par chacune des principales brasseries autrichiennes, il n'est pas néanmoins sans intérêt de noter les résultats du bilan financier de quelques-unes d'entre elles (en couronnes) :

Brasseries de :	Capital-actions.	Dividende.		Cours (valeur vénale).	
		1902.	1901.	1902.	1901.
		0/0.	0/0.		
Brunn.	4.200.000	7 1/2	7	495	455
Brunn.	4.000.000	1 1/2	—	174	146
Göss.	5.000.000	6	6 1/2	486	506
Graz.	5.600.000	4	—	1.150	1.040
Lösing.	9.000.000	8	8	314	306
Linz.	2.400.000	—	—	400	260
Pilsen	2.400.000	43	40	2.360	1.870
Prague-Holleschowitz.	3.000.000	4	5	450	—
— Weinberge . .	2.000.000	5	5	400	—
— Nusle.	3.000.000	—	—	—	—
— Branik	2.400.000	4	—	—	—
Smichow.	1.800.000	42 1/2	40	2.750	2.590

Les brasseurs de ce pays ne tarissent point d'éloges sur le nouvel appareil Erhard-Schaup (destiné à fixer automatiquement la quotité de contribution à payer par les malts selon leur poids) et dont l'usage a été universalisé par l'arrêté du ministère impérial des finances du 28 juin dernier. Cet appareil faciliterait, au dire des techniciens, une plus équitable répartition de l'impôt, tout en rendant possible la diminution du nombre des employés chargés de le recouvrer et la quasi-suppression d'un insupportable exercice, surtout dans les locaux affectés à la fermentation. On le considérerait comme le mécanisme le plus perfectionné, à ce jour, sur cette matière.

14° **Industrie pétrolière.** — Cette industrie a souffert de l'instabilité résultant de l'incertitude qui n'a cessé de régner sur le point de savoir s'il serait ou non possible aux producteurs et aux raffineurs d'huile d'organiser un nouveau cartel de consommation interne.

Après une série de multiples péripéties au cours desquelles les prix de l'huile minérale galicienne ont varié de 24 à 34 couronnes les 100 kilog., la constitution d'un syndicat de vente s'est heurtée à l'esprit d'individualisme outré de quelques fabriques. Il en est résulté une concurrence des plus âpres qui a déprimé les cours à l'exclusif détriment des producteurs, le commerce intermédiaire et le détaillant continuant, à leur avantage, de coter à la petite clientèle les anciens prix de 40 hellers le kilog. qui ne répondent nullement à la valeur actuelle du pétrole.

Cependant, la situation chaotique dont pâtit en ce moment l'industrie pétrolière ne saurait, de l'avis des intéressés, se maintenir longtemps. Ils estiment que la formation d'une coalition nouvelle est inévitable et ils fixent même au 1er mai 1903 la date de sa reconstitution.

Il est remarquable que ce soit, cette fois-ci, les producteurs

de l'huile brute qui subissent le plus lourdement les désastreux effets du défaut de réglementation. On sait que c'est l'inverse qui s'était produit en 1901, lors de la dissolution du cartel : les raffineurs en avaient seuls subi les conséquences. Mais cette année, par suite de l'extrême développement qu'a pris dans la région de Boryslav (Galicie) l'extraction pétrolifère, où le prix au carreau est tombé à 1 cour. 50 hellers les 100 kilog., ce sont les exploitations de gisements qui ont à porter le contre-coup du désordre produit dans la vente par la disparition du syndicat. Aussi les sociétés et propriétaires-extracteurs s'ingénient-ils à trouver des débouchés et des emplois nouveaux à leur produit. Ils ont déjà obtenu que les locomotives circulant sur les lignes de Galicie soient prochainement pourvues de foyers à pétrole.

La vente à l'étranger se présente sous un jour plus favorable que la vente à l'intérieur. C'est qu'il s'est constitué, pour l'exportation, une entente à laquelle ont adhéré les raffineries les plus importantes et qui a singulièrement aidé à conquérir le débouché allemand. Le comptoir central de vente qui fonctionne, dans ce but, à Vienne, a rendu de précieux services.

En fait, l'exportation s'est élevée, pour les onze premiers mois de 1902, à 246,380 quintaux métriques, ce qui, en regard des 94,420 quintaux métriques exportés en 1901, constitue un assez beau progrès.

Sur les bases fournies par les recettes de l'impôt de consommation, la production pétrolifère s'est élevée, en Autriche, pendant les trois derniers exercices d'exploitation, aux chiffres suivants (en quintaux métriques) :

1899-1900.	1900-1901.	1901-1902.
—	—	—
	quintaux métriques.	
1.423.898	1.421.790	1.645.042

Les importations en Autriche ont porté :

En 1899, sur 45,976 quintaux métriques.
1900, 56,986 —
1901, 47,897 —

Les exportations d'Autriche-Hongrie se sont chiffrées :

En 1899, par 77,733 quintaux métriques.
1900, 210,701 —
1901, 94.420 —

Pour les onze premiers mois de 1902, elles accusaient, comme je l'ai noté plus haut, 246,380 quintaux métriques.

15° **Industrie de la porcelaine.** — Elle n'a pas donné, au cours de l'exercice que nous étudions, des résultats bien satisfaisants. Les fabricants se plaignent surtout de deux choses : de l'accumulation des commandes dans les mois d'été, commandes que les détaillants voudraient toutes voir livrer au plus tard au

mois d'octobre, et du resserrement des ventes sur le marché exterieur.

On s'attendait à une reprise générale des offres anglaises, après la guerre sud-africaine. Mais il n'en a rien été. Les pays balkaniques, comme l'Australie et l'Amérique du Sud, ont une tendance à abandonner les produits autrichiens et à s'approvisionner, à cause du meilleur marché de l'article, en similaires allemands. Il en est de même pour les États-Unis qui, tous les ans, achètent davantage aux fabriques de porcelaine bavaroises.

La Russie seule serait susceptible de devenir un débouché considérable pour les fabricants d'Autriche. Mais il faut, au préalable, que soient abaissés les tarifs de prohibition qui frappent, à leur entrée en Russie, les objets en porcelaine. Les Autrichiens réclament, dans le nouveau traité, la suppression des taux élevés aujourd'hui en vigueur.

A un point de vue cependant, 1902 a été moins mauvais que son prédécesseur : les chômages ont été moins fréquents et plus rares les renvois d'ouvriers. Deux fabriques (celles de Aich et de Zechthal, en Bohême) qui, l'an dernier, avaient été déclarées en faillite, ont même pu reprendre leur activité et occupent présentement un nombre notable de porcelainiers.

A noter encore une exportation assez considérable de Kaolin de Carlsbad, que ses qualités de plasticité, de candeur et de résistance au feu font placer au premier rang des terres à porcelaine d'Europe.

16° **Commerce du bois.** — Année médiocre, mais pourtant moins mauvaise qu'on ne le craignait à la fin de 1901.

L'exportation des bois ronds a marqué une baisse par rapport au chiffre de l'exercice antérieur. Elle ne s'est élevée, pour les dix premiers mois de l'année, qu'à 28,642 vagons, d'une valeur de 171,679,000 couronnes, contre 29,391 vagons et 191,197,000 couronnes pour la période correspondante de 1901 ; c'est une moins-value de 749 vagons et de 19,518,000 couronnes.

L'exportation au flottage, par la frontière de Saxe (Elbe) a également fléchi ; elle ne s'est chiffrée, pour les dix premiers mois de 1902, qu'à 1,662 prames portant 400,609 mètres cubes, contre 2,092 prames et 481,351 mètres cubes en 1901.

On ne pense pas que la situation s'améliore, en 1903, d'une manière décisive. Non seulement l'industrie du bâtiment, en Allemagne, n'a pas encore recouvré sa pleine activité, mais en outre, les coupes extraordinaires (800,000 mètres cubes) effectuées dans les forêts de l'Etat prussien pèsent lourdement sur le marché dont l'encombrement déprime les cours.

A un autre point de vue, si l'on se représente que l'Allemagne est, pour le commerce des bois autrichiens, un débouché indispensable, on comprendra que les intéressés de ce pays redoutent les effets du nouveau tarif douanier allemand, qui

majore de 80 pfennigs à 1 mark 25 par 100 kilog. le tarif des bois blancs à scier. Si le gouvernement autrichien ne parvient pas à obtenir la réduction de ce taux, ce sera la fin de l'exportation, en Allemagne, d'un article de première importance pour l'industrie forestière de Bohême.

COMMERCE FRANÇAIS.

En ce qui concerne plus particulièrement le développement de notre commerce national en Bohême et en Moravie, je ne puis que renvoyer aux judicieuses appréciations présentées par M. Alfred de Valois, notamment dans ses rapports annuels pour 1900 et 1901 (1).

La situation économique étant inchangée, dans ces pays, leurs besoins, leur faculté de consommation, les pratiques commerciales ne s'y étant point modifiées, il serait assez oiseux de chercher à compléter ou à répéter sous une forme nouvelle, ce qui a été déjà si soigneusement et si exactement observé par le dernier titulaire de ce poste.

Rappelons cependant, et comme pour mémoire, que tous les articles de toilette féminine, lingerie fine, soieries, articles pour modistes, parfumerie, sont susceptibles, à Prague principalement de se conquérir une plus large clientèle. Il en est de même, à un autre point de vue, des conserves alimentaires fines, des spécialités de l'alimentation, telles que fromages, pâtés, confitures, vins et liqueurs. Quelques maisons françaises ont également à marquer des succès dans la vente des charbons pour lampes électriques à arc, dynamos et autres appareils de cette spécialité.

Il importe surtout de se pénétrer d'une vérité, c'est que, nonobstant l'élévation parfois quasi-prohibitive du tarif douanier autrichien, notre production nationale pourrait réaliser ici de rémunératrices affaires, si elle voulait, une bonne fois, rompre avec des errements surannés et pratiquer les méthodes auxquelles la concurrence allemande doit, en grande partie, ses succès (2).

Que nos maisons envoient régulièrement dans le pays des voyageurs connaissant la langue, qui seraient assistés, dans leur visite de la clientèle, par le représentant local; qu'ils soient porteurs d'un échantillonnage varié et de catalogues en langue allemande et tchèque, avec prix en couronnes, calculés franco à la station destinataire la plus proche. Que ces maisons s'appliquent à livrer une marchandise scrupuleusement con-

---

(1) Voir le *Moniteur officiel du Commerce* des 12 décembre 1901 et 25 décembre 1902.

(2) Consulter, sur ces méthodes, le remarquable ouvrage de M. Georges Blondel : *L'essor industriel et commercial du peuple allemand*, et encore, du même auteur : *La France et le marché du monde.*

forme à l'échantillon et surtout qu'elles cessent de sacrifier à cet antique préjugé que « tout article est toujours assez bon pour l'étranger. »

L'Autriche ne possédant ni l'abondance en numéraire, ni l'aisance des couches moyennes qui caractérisent, par exemple, la France, la Belgique ou l'Angleterre, il est nécessaire, tout en usant de prudence, de se montrer coulant sur les conditions de paiement. Elles sont habituellement de 3 0/0 d'escompte au comptant, 2 0/0 à un mois, sinon à quatre mois sur effet à acceptation.

Je crois utile de signaler un écueil auquel se sont heurtés quelques-uns de nos compatriotes faisant des affaires en Bohême et en Moravie. Il n'est pas rare que, pour obtenir une livraison à crédit, l'acheteur local accepte des prix qui, à premier abord, semblent largement rémunérateurs au fournisseur étranger. Mais, une fois la marchandise reçue, l'acheteur, afin de réaliser un rabais, se plaint de la défectuosité ou de l'avarie prétendûment subie par l'envoi et en excipe souvent pour retarder ou même éviter d'en solder la valeur. Ce sont là des surprises auxquelles on peut échapper avec quelque circonspection, mais non pas tant par des renseignements de bonne solvabilité que par des indications sur l'exactitude et la facilité de paiement des acheteurs.

Ce qui manque le plus à notre négoce, — on l'a répété à satiété et fort justement, — c'est l'esprit d'association ou de coopération. Plusieurs entreprises pourraient mettre en commun un certain capital et installer à Prague un musée d'échantillons avec salle de vente. Tout ce qui a trait aux branches de production tout à l'heure énumérées, y pourrait trouver place et certainement — étant donnés la finesse et le fini bien connus de nos articles — avec des chances de succès.

Tenacité, patience, association des moyens et des efforts, emploi des méthodes nouvelles, conviction que le commerce, surtout celui d'exportation, est une science qui doit s'acquérir, restent en tout cas les principaux facteurs dont l'exacte réalisation est seule capable, ici comme partout, de rendre à notre négoce l'essor auquel il prétend.

LOUIS RAYNAUD.
Vice-consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 27 AOUT 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 254

Possessions anglaises d'Asie

INDE

Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 30 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
239.	—	**Allemagne** : Résumé des rapports des Chambres de Commerce de la région nord-ouest de l'Allemagne. — Rapport de la Chambre de Commerce de Hambourg pour l'année 1902	» 10
240.	—	**Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902	» 10
241.	—	**Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901	» 40
242.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902.	» 20
243.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902	» 20
244.	—	**Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901. . . .	» 20
245.	—	**Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902.	» 20
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation	» 10
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902.	» 20
248.	—	**Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901	» 50
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France	» 30
250.	—	**Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902	» 10
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20

POSSESSIONS ANGLAISES D'ASIE

INDE.

Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.

Considérations générales.

Bombay... L'administration des douanes du port de Bombay ne publie son rapport général qu'en fin d'année pour l'année fiscale précédente. Il serait peut-être possible, en se servant des publications de la Chambre de commerce, d'établir le tableau du mouvement maritime et commercial du port, dès la clôture de l'année fiscale, mais il y manquerait des éléments de comparaison indispensables, tels que le détail des quantités et valeurs, des destinations ou origines, sans lesquels les statistiques ne sont que lettre morte, des chiffres abstraits, sans profit pour personne.

Le mouvement commercial de Bombay en 1901-1902 offre une augmentation sur celui des quatre années précédentes dont les raisons sont très claires. La famine avait cessé et l'épidémie de peste, bien que subsistant toujours, avait un peu perdu de sa virulence ; par le fait de l'accoutumance, on se préoccupait de moins en moins de ce redoutable voisin, et petit à petit, les relations commerciales, un moment ralenties, avaient repris leur cours normal.

Mouvement total. — Dans tous les chiffres qui vont être cités, les valeurs sont marquées en francs, la roupie indienne, qui sert de base aux transactions et qui figure aux relevés des douanes, étant comptée au change moyen de 1 fr. 70.

Pendant les trois années précédentes, le mouvement commercial total (c'est-à-dire ports étrangers, cabotage, mouvement des monnaies et métaux précieux), avait été le suivant :

En 1898-1899, 1,817 millions de francs.
En 1899-1900, 1,865 —
En 1900-1901, 1,720 —

Soit une moyenne de 1,800 millions de francs en nombres ronds ; en 1901-1902, ce chiffre s'est élevé à 1,980 millions, soit

une augmentation de 180 millions, toujours en nombres ronds, augmentation qui porte tout entière sur le commerce extérieur, les chiffres concernant le cabotage ayant diminué, ce qui est un trait excellent, prouvant que le mouvement des céréales, envoyées hâtivement jadis vers les centres de famine, a cessé aujourd'hui presque complètement, et que cette diminution de trafic n'a pas empêché le commerce total de Bombay d'être de 15 0/0 plus considérable que dans l'année précédente. Les masses, ayant plus de ressources, ont recommencé à acheter et le mouvement d'exportation des produits indiens est devenu plus intense.

D'ailleurs, pour rester dans la vérité des faits, il importe, avant toutes choses, d'observer que les chiffres de la douane indienne concernant le cabotage entre Bombay et les ports de l'Inde ne sont pas conformes à la vérité. L'administration fait figurer deux fois les mêmes marchandises : une fois à titre d'exportations de Bombay vers un autre port, et une seconde fois à titre d'importations reçues par ce port, opérations qui se contrebalancent, de façon que les chiffres du total en sont doublés. Ainsi, les valeurs du cabotage pour les années fiscales, de 1898 à 1902 (c'est-à-dire, respectivement, 445 millions, 529 millions, 534 millions et 498 millions de francs), devraient être diminuées de moitié, et le commerce total du port de Bombay doit être, pour ces quatre années, ramené effectivement aux chiffres suivants (numéraire et métaux précieux compris) :

En 1898-1899, 1,595 millions de francs.
En 1899-1900, 1,600 —
En 1900-1901, 1,453 —
En 1901-1902, 1,731 —

On peut donc dire que, pour 1901-1902, le mouvement commercial total de Bombay (étranger, cabotage, métaux précieux) a été de 1,731 millions de francs, et non de 1,980, comme les relevés indiens le laisseraient croire, en augmentation de 278 millions sur l'année précédente et de 180 millions sur la moyenne des trois années antérieures. Il était important de faire cette observation générale, dès le début ; mais elle n'a pas d'importance en ce qui concerne ce rapport, le commerce du cabotage nous touchant très peu, sauf comme indications générales, la seule partie à considérer pour nous, directement, étant le commerce de Bombay avec les ports extérieurs.

Ce gros chiffre d'un milliard sept cent trente et un millions, ainsi que cette grosse augmentation de 180 millions sur la moyenne des trois années précédentes demandent à être examinés de près, comme nous le ferons plus loin, car on ne peut raisonner utilement sur des chiffres qui comprennent, tout ensemble, le commerce étranger, le cabotage et le mouvement du numéraire et métaux précieux. Il faut évidemment passer de l'abstrait au concret. Mais ce sont des chiffres qui prouvent indiscutablement le réveil de l'activité commerciale et le retour aux conditions normales de ce grand port.

Balance favorable du commerce. — Les importations des marchandises seules, à Bombay en 1901-1902, se sont élevées à plus de 283 millions de roupies (481 millions de francs, près d'un demi-milliard). Ce chiffre ne comprend, ni les métaux précieux et les monnaies, ni les articles importés pour le service du gouvernement; si on les comprenait dans le total, celui-ci s'élèverait à plus de 440 millions de roupies (748 millions de francs).

Comme les exportations de Bombay, marchandises seules, sans le numéraire ni les articles pour le gouvernement, ont atteint le chiffre de 643 millions de francs, il on résulte qu'il y a, en faveur des exportations, un excédent considérable, et que l'on peut ainsi établir la balance du commerce :

				Millions de francs.
Marchandises.	Exportations	Réexportation	43.	
—	—	Exportation de produits indiens. . . .	600.	643
—	Importations			481
		Balance. . .		162

en faveur des exportations.

(En nombre ronds) commerce seul (métaux et objets pour le gouvernement non compris).

Ce chiffre est des plus favorables et témoigne à lui seul de la grande activité commerciale de l'année que nous examinons. En 1897-1898, ainsi qu'en 1899-1900 et 1900-1901, les importations l'avaient emporté sur les exportations. La seule année où la balance du commerce a été favorable jusqu'à la présente année a été l'année 1898-1899 qui marque un répit entre deux années de famine et encore la différence n'y est-elle que de 19 millions en faveur des ventes. Cette année, la différence passe à 162 millions ; la balance du commerce est donc résolument en faveur du grand port indien. Rien n'est plus éloquent que ce chiffre de 162 millions pour prouver sa prospérité renaissante. Entrons maintenant dans les détails.

IMPORTATION.

Répartition entre les divers pays.

Europe. — Sur un total de 547 millions de francs de marchandises importées d'Europe à Bombay en 1901-1902 (métaux précieux compris), il y a 173 millions de métaux précieux et 374 millions de marchandises; l'Angleterre se réserve dans ces importations la plus grosse part, plus de 70 0/0 des marchan-

dises (263 millions de francs), et la presque totalité des métaux précieux et des monnaies.

Les autres pays d'Europe ont importé à Bombay, en nombres ronds, savoir : l'Autriche-Hongrie pour 25 millions de francs ; la Russie, 18 millions 1/2 ; la Belgique et l'Allemagne, chacune 18 millions, à peu près comme la Russie ; la France, 12 millions, en augmentation de 2 millions 1/2 sur l'année précédente ; l'Italie environ 11 millions, presque autant que la France ; la Hollande, 5 millions 1/2 ; la Suède 1 million 1/2, etc. L'augmentation des importations de la France est d'autant plus remarquable qu'elle a été de 27.6 0/0 comparée aux chiffres de l'année précédente, au lieu que sur l'ensemble des marchandises importées l'augmentation de 447 à 481 millions avait été seulement d'un peu moins de 8 0/0.

Asie. — L'Asie a importé à Bombay pour 84 millions de francs, dont 19 en métaux précieux, et 65 en marchandises. Ces 65 millions de marchandises se répartissent, *grosso modo*, entre : Hongkong et les ports à traité 25 millions 1/2 ; Mascate, à peu près 10 millions ; la Perse, 12 millions ; le Japon, 7 ; Singapore, 4 millions 1/2 ; la Turquie, même somme.

Afrique. — Les importations d'Afrique à Bombay ont été de 42 millions 1/2, dont 33 millions de sucre de Maurice. L'Egypte et Zanzibar représentent la plus grosse partie de la différence. Les importations de Madagascar à Bombay ne sont actuellement que de 32,000 fr., susceptibles d'augmentation dans l'avenir.

Amérique. — Importations, un peu plus de 5 millions de francs, dont la presque totalité provenant des Etats-Unis.

Australie. — Seulement 3 millions 1/2 de marchandises et 24 millions 1/2 de métaux précieux, surtout de l'or.

Les articles importés pour le compte du gouvernement sont à part : leur valeur ne figure pas dans la répartition qui précède entre les divers pays.

Examen des principales importations.

Cotonnades. — 1° Filés de coton. — Il en a été importé à Bombay en 1901-1902, 7,600,000 livres valant 8,715,000 fr., des numéros 26 à 30 et 31 à 40. Pendant la même période, la quantité de filés des mêmes numéros produite dans les usines indiennes a été de 28,400,000 livres, près de quatre fois autant. Autrement dit, les filés anglais ne représentent plus guère que le cinquième des filés indigènes, et cette proportion tend chaque année à diminuer. Ainsi de 1897 à 1900, l'importation annuelle des numéros 26 à 31 et au-dessus variait de 10 à 12 millions de livres, elle est aujourd'hui inférieure à huit millions. On remarque le mouvement inverse du côté de la production des filés indiens en augmentation constante : en 1897, la valeur

de la production des filés de ces mêmes numéros de 26 à 40 était de 15 millions de livres : elle a presque doublé en cinq ans. Les filés anglais sont utilisés pour les métiers à main ce qui tend à maintenir encore un peu cette importation qui est sur son déclin. L'effort des usiniers indigènes pour produire en plus grandes quantités des fils de plus en plus fins, montre leur ferme résolution de fournir au marché intérieur de l'Inde les produits supérieurs importés, jusque là, d'Angleterre.

2° Tissus de coton. — Sur les cotonnades importées à Bombay, seulement 6 0/0 viennent d'un autre pays que l'Angleterre. L'importation des cotonnades est un baromètre certain de la prospérité du pays. Pour 1901-1902 elle s'est élevée dans notre port au chiffre énorme de plus de 142 millions de francs, ainsi réparties : grises, 39,544,000 fr.; blanches, 51,187,000 ; colorées ou teintes, 51,683,000 fr.

L'année précédente, année de famine, l'importation n'avait été que de 110 millions de francs. Les cotonnades grises, shirtings, drills, saris, etc., sont restées à peu près stationnaires : mais l'importation des cotonnades blanches et des tissus colorés, imprimés ou teints, a augmenté d'environ 30 0/0.

Sur les 142 millions de cette importation, l'Angleterre entre pour 138 millions 1/2 La France n'importe que pour, environ 240,000 fr. de ces cotonnades, moins que l'Italie, la Belgique, l'Allemagne ou les États-Unis. Elle pourrait, sûrement sur nos articles fins, et sur nos imprimés si délicats, augmenter de beaucoup ses ventes. Il faut venir sur place, chercher le client, ne pas se contenter d'envoyer des échantillons, avoir des tarifs rédigés en anglais et se conformer aux usages de la place, comme emballages, dimensions et crédits.

Malgré les difficultés causées par la baisse de l'argent pour leur ventes en Chine, les tissages et les filatures de l'Inde sont en progrès. Bombay est le grand centre de cette industrie. Mais le droit de 5 0/0 d'excise établi sur la production et la vente des cotonnades locales est écrasant. Ce droit établi à la demande et sous la pression des manufacturiers de Lancashire, constitue une injustice contre laquelle les fabricants indiens ne cessent de protester, d'ailleurs en vain jusqu'ici.

Sucres.— Malgré les droits compensateurs, les sucres étrangers ont continué à entrer dans l'Inde plus que jamais. Le Bengale et les provinces du nord-ouest qui produisent les 9/10 de la canne à sucre de l'Inde n'ont souffert ni de la famine, ni de la sécheresse ; la surface cultivée a été nominale. Beaucoup de natifs, à l'intérieur, préfèrent le sucre indigène, le gûr, au sucre étranger qui est souillé, dans leur esprit, par le contact avec les mains européennes. Cependant l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne ont vu leurs importations augmenter dans des proportions énormes. Voici, pour l'Inde entière, les chiffres se rapportant aux trois dernières années fiscales, permettant de comparer

l'importation des sucres de betterave et celle des sucres de canne venant de Maurice :

	1899-1900.	1900-1901.	1901-1902.
		Tonnes.	
Sucre d'Autriche-Hongrie	38.891	66.065	112.896
Sucre d'Allemagne	3.026	20.899	28.857
Total sucre de betterave . . .	41.917	86.964	141.753
Sucre de canne de Maurice. .	70.856	104.258	87.960

L'Autriche-Hongrie, seule, grâce aux cartels, a donc importé dans l'Inde, en 1901-1902 plus de sucres de betteraves que Maurice de sucres de cannes. A elles deux, l'Autriche et l'Allemagne ont importé 61 0/0 de plus que la colonie anglaise, que les droits compensateurs avaient pour but de favoriser.

Sur les 87,960 tonnes de sucre de cannes importés dans l'Inde, Bombay a reçu 76,790 tonnes, plus de 87 0/0. Calcutta est, au contraire, le plus gros importateur, avec Kurrachee, des sucres de betteraves. Sur un total de 141,753 tonnes pour toute l'Inde, Bombay a reçu seulement 33,350 tonnes, un peu plus d'un cinquième, exactement 23 0/0.

Comme on devait s'y attendre, la concurrence a fait tomber les prix, et il y a peu de pays où le sucre soit meilleur marché que dans l'Inde. Quand en 1894, les premiers droits compensateurs ont été établis, le sucre de betteraves valait 47 fr. les 100 kilogs, le sucre de cannes 40 fr. En 1901-1902, le prix de l'un et de l'autre est tombé à 34 fr. les 100 kilogs.

Le consommateur y a évidemment gagné : les producteurs allemands grâce aux primes et aux cartels ont fait reculer le sucre de cannes.

Il sera intéressant pour l'année fiscale qui s'est terminée au 31 mars 1903 de constater l'effet produit par les droits compensateurs supplémentaires établis en 1902. En tout cas, comme ces droits doivent disparaître au 1er septembre 1903, à la mise en vigueur de la convention de Bruxelles, si l'Inde s'y rallie, il est bon de signaler aux raffineurs français l'ouverture dans des conditions toutes nouvelles, de ce grand marché de 296 millions d'âmes, un cinquième de la race humaine. La prolongation d'un an pour l'application des droits compensateurs ne saurait rien changer à l'état de choses. Il y a très peu de raffineries et de distilleries dans l'Inde, toutes misérablement installées ; il y aurait là une ouverture excellente pour les capitaux français.

Boissons. — Sous cette rubrique, Bombay a reçu, en nombres ronds : des bières, pour 2 millions 1/2 de francs ; des esprits, brandys, whiskys, etc., pour 8 millions 1/2 ; des vins, pour un million 1/2.

Les bières et les esprits montrent une légère augmentation sur l'année précédente. Les vins ont diminué : les bons vins rouge de France sont vendus, au détail, de 18 à 55 fr. la douzaine ; mais la consommation s'en restreint de plus en plus ; ils sont remplacés par des vins portugais. Il n'a été importé que 116,000 fr. de clarets et vins français autres que le Champagne lequel accuse une importation de 456,000 fr. Sur 1,500,000 fr. de brandys importés, la France vient pour 1,400,000, la presque totalité. Les whiskys viennent pour 1,650,000 fr. Le gin, le rhum, les liqueurs et esprits divers représentent une somme à peu près égale au brandy seul, 1 million 1/2. En esprits de tout genre, les importations à Bombay ont été de 8 millions 1/2 de francs, dont la France a importé pour 1,846,000 francs surtout en brandys et liqueurs.

Sur le total des importations à Bombay au titre des boissons, l'Angleterre vient pour 64 0/0, la France 21 0/0 et l'Allemagne 5 0/0. Mais ces proportions ne sont pas conformes à la réalité absolue, étant souvent calculées par la douane d'après le pavillon du pays où le manifeste a été établi, et non d'après le réel pays d'origine du produit.

Pétroles. — Le fait qui domine l'importation de cet article, c'est que le pétrole russe chasse, peu à peu, du marché le pétrole américain. Elle a été, à Bombay, au total, en 1901-1902, de plus de 28 millions 1/2 de gallons valant, environ, 19 millions de francs. Il y a cinq ans, la Russie importait à Bombay, environ, 23 millions de gallons, et l'Amérique 7 millions 1/2. Cette année, la Russie a importé 28,400,000 gallons, et l'Amérique est tombée à 185,000 gallons, en bidons. Elle importe encore 927,000 gallons d'huiles lourdes pour graissages ou manipulations industrielles, à peu près moitié du total de ces huiles spéciales. Ce n'est que de ce côté que la « Standard Oil Company » soutient encore un peu la lutte. Pour la Kérosine proprement dite, elle n'importe plus que le pétrole en bidons, dit *Snowflake*, de qualité supérieure, flambant à 150° Fahrenheit. C'est, il y a six ans, en 1896-97, que la Russie a commencé à importer son pétrole en citernes, par un premier envoi, dans l'année, de 3 millions 1/2 de gallons. Depuis, cette importation en citernes n'a fait qu'augmenter : la moitié du pétrole importé cette année était en vrac. En outre, les dépôts ont été établis le long de la côte de Malabar, à Goa, Tellichery, Mangalore, Calicut, Cochin, et la demande a été d'autant plus stimulée que, cette année, les prix se sont maintenus relativement bas. Le prix du fret de New-York ne permet que difficilement au « Standard Oil Company » de soutenir la lutte avec ses concurrents russes : elle achète même, occasionnellement, sur place, quand elle est à court, du pétrole de Batoum, et le revend dans ses propres bidons.

L'augmentation du mouvement des pétroles russes à Bombay est considérable : elle a été de cinq millions de gallons sur l'année fiscale précédente. En dernier ressort, la « Standard Oil Com

pany » a essayé d'obtenir possession de certains terrains pétrolifères qui lui ont été refusés par le Gouvernement de l'Inde, parfaitement au courant de ces méthodes et des dangers à courir en cas de concession. Le pétrole pénètre aujourd'hui dans les recoins les plus reculés de l'Inde, et devient l'éclairage universel jusque dans les plus petits villages. La « Standard Oil Company » devra se résigner à perdre cet énorme marché de 296 millions de clients, qui deviendra, de plus en plus, réservé aux pétroles russes et subsidiairement aux pétroles de Birmanie.

Les importateurs de pétroles en citernes avaient réclamé contre l'entrée en franchise des bidons de fer blanc contenant le pétrole vendu en caisse, alors qu'ils devaient faire fabriquer sur place des bidons pour y placer leur huile venue en vrac. Un droit de 6 annas par 2 bidons, soit 30 centimes le bidon a été imposé par la douane.

Métaux. — On comprend sous cette rubrique générale, s'élevant à 67 millions de francs, les catégories suivantes :

1° **Quincaillerie, coutellerie, machines à coudre, machines agricoles, etc.**, environ 10 millions de francs. La coutellerie est partagée entre l'Angleterre et la Belgique, à peu près un demi-million de francs pour chaque pays. La France est portée pour moins de 300 fr., ce qui est inférieur à la réalité comme c'est le cas pour maints articles.

2° **Les métaux bruts et manufacturés**, représentent un poids de 98,000 tonnes, ayant une valeur de 34 millions de francs, dont moitié d'Angleterre et un quart de Belgique. Sur le dernier quart restant, l'Allemagne importe pour deux millions de francs environ, et la France un demi-million.

Pour les métaux proprement dits, le fer et l'acier viennent en tête pour plus de 10 millions de francs : puis viennent successivement comptés par milliers de francs :

Cuivre et laiton, 7,912; étain, 1,248; métal blanc, 1,240 ; zinc, 757 ; plomb, 560 ; mercure, 432.

Le cuivre est en augmentation sur l'année précédente, et le prix en a baissé, par suite de la déconfiture du Syndicat Américain qui dominait le marché. Les cercles d'emballage pour les balles de coton, et les pièces servant à la construction, jadis en fer, sont de plus en plus en acier. Les importations d'acier ont été de 48,925 tonnes, en augmentation de seize mille tonnes sur sur l'année prédédente, alors que les importations de fer (41,198 tonnes) n'accusent qu'une augmentation de 5,000 tonnes, environ.

Le métal blanc, german silver, n'est importé que depuis deux ou trois ans à Bombay, où il a pris une place importante pour la fabrication des vases, gobelets, et ustensiles de cuisine. Il y a, ici, un exemple de l'attention avec laquelle les voyageurs et les agents allemands étudient les besoins des marchés indiens dans les plus petits détails, ce métal blanc est vendu sous forme de

rondelles circulaires de différents diamètres que les ouvriers indigènes martellent aisément à la forme voulue par le client indien.

3° **Machines et pièces d'usine**; la valeur de cette importation à Bombay est de 15 millions de francs 96 0/0 du total vont à l'Angleterre et le reste aux États-Unis. Il y aurait difficilement place, dans cette branche, pour la concurrence de la France, sauf pour les machines-outils, et encore la différence des calibres est-elle une grosse difficulté.

4° **Locomotives, wagons et matériaux de construction**, environ 10 millions 1/2 de francs, dont la totalité vient d'Angleterre, sauf à peu près 1,200,000 fr. de matériel roulan venant d'Autriche et de Belgique.

Les progrès de l'Allemagne en ce qui concerne la quincaillerie sont constants. Elle cherche à faire concurrence à la fabrication indigène, et y réussit grâce à sa persévérance.

Charbons. — Les charbons indiens sont de plus en plus utilisés, et il est intéressant, à plus d'un point de vue, de suivre le mouvement de l'importation concurrente des charbons étrangers non seulement à Bombay, mais dans l'Inde entière.

Les charbons étrangers importés à Bombay ont été en 1901-1902, de 185,000 tonnes, en nombres ronds, valant cinq millions 900,000 fr. Bombay est le grand port pour l'importation des charbons étrangers, les quatre ports de Calcutta, Kurrachee, Madras et Rangoon, n'ayant à eux tous, importé de ce charbon que pour moins de 2 millions de francs, la tonne ayant une valeur moyenne, relevée d'après les chiffres de la douane, de 18 roupies 12 annas, soit 31 fr. 80.

Ces 185,000 tonnes de charbon étranger importé à Bombay se répartissent ainsi :

Angleterre	134.000	tonnes.
Japon	46.200	—
Australie	3.800	—
Diverses sources	1.000	—
Total	185.000	tonnes.

Si l'on jette un regard en arrière, on voit que pour les deux années fiscales allant de 1898 à 1900, l'importation des charbons étrangers avait été, à Bombay, respectivement de 211,000 et 238,000 tonnes. En 1900-1901, par suite de la poussée énorme des charbons indigènes, et des hauts prix de l'étranger, cette importation était tombée à 52,000 tonnes, en diminution de plus des trois quarts. Si elle a remonté, dans l'année que nous examinons, à 185,000 tonnes, ce n'est pas en raison d'un besoin bien déterminé de la consommation, mais par suite des bas frets et de la baisse des cours sur le produit. Ce fut un simple mouvement de spéculation, et la preuve en est que notre marché en est, aujourd'hui, encombré : que ce charbon ne trouve pas d'acheteurs, et se détériore sur place.

En 1901-1902, Bombay a importé des mines du Bengale plus de 700,000 tonnes de charbon de l'Inde pour ses usines, ses chemins de fer et les services du port et de la navigation. Par suite d'une décision récente, les navires de l'*Indian Marine* ne doivent plus employer que du charbon indien et le dépôt de charbon de Cardiff, situé à Colaba, a été évacué par le gouvernement. Ce n'est pas se tromper que d'évaluer l'importation future du charbon au port de Bombay comme destinée à évoluer entre environ 100,000 tonnes de charbon étranger venu par mer et 1 million de tonnes de charbon indigène venu par rail, Le charbon de l'Inde chasse peu à peu, lentement mais sûrement, le charbon anglais, et ce mouvement est relativement récent, car, en 1896, l'importation du charbon étranger, en grande partie Cardiff, était encore de 289,000 tonnes à Bombay, c'est-à-dire supérieure à celle du charbon indien, qui n'était que de 256,000. Le charbon indien donne moins de calorique et plus de fumée; mais au fur et à mesure que l'on atteint les couches plus profondes, il est meilleur, plus sec et ne donne plus cette fumée noire et âcre dont on se plaignait au début. Il y a là un phénomène intéressant de nature à nous faire persévérer plus que jamais dans le développement de nos mines d'Indo-Chine.

Produits pour la teinture et le tannage. — Ces articles représentent pour Bombay une importation de 10 millions 1/2 de francs sur lesquels la France vient pour environ 1 million. Pour la teinture des cotonnades, très active dans l'année, les importations de couleurs d'alizarine et d'aniline ont offert une augmentation appréciable : elles ont été de 3,785,000 livres pour l'alizarine et 3,348,000 pour les couleurs d'aniline. Par suite d'une entente entre les producteurs d'alizarine et bien que la quantité importée n'en ait été que de 20 0/0 supérieure à celle de l'année précédente, la valeur est cotée 73 0/0 en plus, atteignant 3 millions 1/2 de francs.

Les grands fournisseurs d'alizarine sont la Hollande et la Belgique. Quant à la France, sur cet énorme total de près de 3,800,000 livres, elle ne vient que pour 700 livres. Cependant, ce chiffre n'est pas plus sûr que ceux concernant l'importation d'autres articles, pour les raisons que j'ai déjà exposées.

Pour les couleurs d'aniline, les grands fournisseurs sont les deux mêmes pays. L'Allemagne vient au quatrième rang, après l'Italie, qui vend près du quart de la quantité importée. La France ne vient, sur le total, que pour 1,240 livres; il y a là un marché où notre production pourrait évidemment se développer.

En revanche, la France vend à Bombay la moitié de la cochenille importée, environ 75,000 kilog., et la presque totalité des safrans, 38,684 livres, sur un total de 39,359, dont une partie est réexportée à Mascate. Ces safrans sont impurs, la plupart du temps, et n'obtiennent pas le prix qu'ils devraient obtenir,

Les acheteurs indigènes demandent du bon marché : on leur en fournit au détriment de la qualité, ce qui est regrettable ; il y a là un dilemne dont il est difficile de sortir ; en tout cas, l'importation des safrans est assurée à la France. En somme, la part de la France dans les importations des articles pour la teinture et la tannerie n'est pas ce qu'elle devrait être, surtout pour les alizarines et les anilines.

Produits chimiques. — L'Angleterre et l'Allemagne sont les grands vendeurs de ces produits. Sur un total de 3 millions de francs, la France ne vient que pour 50,000 fr. ; mais ce chiffre est donné sous toute réserve, en raison de la manière dont la douane répartit les produits entre les divers pays et qui est aussi confuse qu'erronée. Il n'existe aucun moyen d'arriver à la vérité absolue.

Drogues, médecines et narcotiques. — Ce chapitre représente un total d'environ 4 millions de francs sur lesquels la France est portée pour 170,000 fr. Le tabac brut ou manufacturé, porté dans ce chapitre, mérite une mention spéciale.

Tabac. — Sur un chiffre de 1,335,000 fr. d'importation, on trouve pour environ 100,000 fr., seulement, de cigares. Deux ans auparavant, l'importation était quatre fois plus considérable sur cet article. Cette chute des trois quarts est due au développement de l'industrie cigarière à Madras, et au sud de l'Inde où les grandes maisons Oakes et C°, Spencer, M. Dowell ont établi des manufactures dont les produits estimés se vendent, partout, dans l'Inde et en Angleterre. Il en est tout autrement pour les cigarettes dont l'importation à Bombay qui n'était en 1899-1900 que de 110,000 fr., s'est élevée, cette année, à plus de 700,000 fr. L'Amérique inonde le marché de cigarettes de second ordre, vendues à un prix dérisoire, et dont les natifs, eux-mêmes, font une grande consommation. Il m'a été impossible, même aux excellentes conditions offertes par notre régie, de décider une maison de Bombay à accepter un dépôt de nos produits. Le public s'en tient aux cigarettes de tabac turc, et aux boîtes américaines avec gravures à l'intérieur. Une maison française d'importations générales, établie à Bombay, pourrait faire un nouvel essai. Il existe d'importantes fabriques locales faisant des cigarettes avec des tabacs importés de Turquie, ou, même avec des tabacs indigènes. La question mérite d'être traitée, à fond, dans une monographie.

Matières premières et articles non manufacturés. — Le total de ces articles s'élève en nombres ronds à 41 millions de francs où la France ne figure que pour 230,000 fr., l'article le plus important étant les graines de vers à soie pour une centaine de mille francs. Nous passerons en revue les principaux articles susceptibles d'intéresser la France, tels que le coton, l'ivoire, les perles et pierres précieuses, la soie brute, etc.

Coton brut. — Le coton indien est à courte soie et ne con-

vient pas pour les tissus fins. Les essais que l'on a tentés, et que l'on va tenter plus que jamais pour l'améliorer, ne rentrent pas dans le cadre de ce travail, et demandent une étude spéciale qui sera faite à part. Les filateurs et tisseurs importent des cotons américains et égyptiens à longue soie, pour les filés de 25 à 50 et au-dessus, employés pour les tissus plus délicats. Le coton persan est mélangé à certaines variétés de coton indien. En 1901-1902, les importations de coton brut à Bombay n'ont été que d'une valeur d'un peu moins de trois millions et demi de francs, en diminution de plus de huit millions de francs sur l'année précédente où le manque de la récolte locale avait forcé les manufacturiers à importer de l'étranger. Il en était même, fait curieux, venu de Chine, ce qu'expliquaient les hauts cours du produit et la stagnation des affaires provenant de la crise politique en ce pays. Le Japon, lui-même, ne pouvant, pour la même raison, utiliser ses stocks, avait réexpédié sur Bombay une partie de son surplus, ce qui ne s'était jamais vu. De pareils contre-courants, en dehors de toute indication économique indiquent une crise. Aujourd'hui la crise a cessé, et la situation est presque redevenue normale, sauf que les totaux sont enflés par les arrivages tardifs de commandes antérieures, Il n'a été importé dans toute l'Inde que 3 millions et demi de francs de coton, presque tout à Bombay, ce qui s'explique, cette ville étant le siège de la plus grande partie des manufactures, et le centre distributeur pour les autres. La plus grande partie du coton importé est du coton américain, venant de Londres, pour 1,200,000 fr., le reste de l'Égypte et de la Perse, les quantités provenant d'Extrême-Orient, étant portées pour ordre, vu la situation anormale du mouvement de ces cotons.

Ivoire. — Dans l'Inde on a importé 256,000 livres d'ivoire brut, d'une valeur de 2,600,000 fr., quantité revenant tout entière au port de Bombay. Cette importation tend à diminuer de 1897 à 1899, elle avait été de 330,000 livres, en moyenne, par année. Cette importation, sans compter les défenses de veaux marins, se répartit ainsi :

Défenses d'éléphant pesant plus de 20 livres, 124,900 livres.

Défenses d'éléphant pesant de 10 à 20 livres, 103,629 livres.

Défenses d'éléphant pesant au-dessous de 10 livres, 20,000 livres.

Bombay reçoit d'Angleterre à peu près la moitié de son importation, ivoires de la côte occidentale d'Afrique. Les autres pays d'Europe lui fournissent environ 40,000 livres, dont 28,000 pour l'Allemagne seule, Hambourg tendant à laisser Anvers derrière lui. Le reste est réparti entre l'Autriche, la Belgique, et la France, celle-ci n'important que 1,277 livres, d'une valeur d'une quinzaine de mille francs. L'ivoire de la

côte orientale arrive à Bombay de Zanzibar, du Mozambique et de l'Abyssinie, partie par transbordement à Aden. L'ivoire est employé par les bijoutiers et les artisans spéciaux pour faire des bracelets, des incrustations, des ornements de tout genre.

Notons que sur cette quantité d'ivoire importée, plus de 80,000 livres sont réexportés en Angleterre, en Chine et au Japon, ce qui donne pour la consommation annuelle de l'Inde un chiffre que l'on peut évaluer à 175,000 livres.

Perles et pierres précieuses. — L'Inde entière a importé, en 1901-1902, pour 19 millions de francs de perles et pierres précieuses, dont à peu près la moitié par Bombay. Les importations en ce port ont été, en effet, de ce chef, de 9,600,000 fr., en augmentation de près de 2 millions 1/2 sur l'année fiscale précédente. Nos deux plus grands vendeurs sont : Mascate (perles du golfe Persique), 5,600,000 fr., en nombres ronds, et les ports de la Perse, plus de 3 millions. L'augmentation de l'importation des perles s'explique aisément. En 1900, les hauts prix que payaient les spéculateurs de la place avaient engagé beaucoup de riches familles et de princes indigènes à se défaire des perles en leur possession. Aujourd'hui, on refait un peu partout ces ornements, de là l'activité des importations, l'augmentation ne portant que sur les perles.

Bombay est le grand marché des perles venant du golfe Persique. Je signale, comme un fait heureux, l'établissement dans l'île Bahrein d'un de nos compatriotes, M. Dumas, de la maison Dumas et Gnien, de Marseille.

La plus grosse partie des perles et pierres importées dans l'Inde y reste définitivement, comme placement ou comme ornement recherché des cours indigènes. Bien qu'il soit difficile de faire le départ entre la proportion des pierres et celle des perles, on peut établir approximativement que l'exportation a été d'une valeur de 400,000 fr., 225,000 fr. de perles et 275,000 francs de pierres. Ces chiffres ne sont pas garantis positivement, certains lots ayant été envoyés par colis postaux, d'autres emportés à bord sans déclaration.

Soies brutes. — Bombay importe plus des quatre cinquièmes de la soie brute importée dans l'Inde entière. Les chiffres, pour 1901-1902, sont les suivants :

Inde entière : 2,128,483 livres.
Bombay : 1,759,547 livres.

Le principal vendeur de ces soies est la Chine (Chaharam, Shanghaï jaune, Mathow, Panjam, etc.), pour 1,726,000 livres. Le Japon n'a importé à Bombay que 32,000 livres de déchets. Sur la soie de Chine reçue à Bombay, ce port n'a réexporté que 56,709 livres, en Arabie, en Perse, à Mascate, en Égypte et à Zanzibar. Il a aussi exporté environ 49,000 livres de soies indigènes, presque tout en Angieterre, et 21,000 livres de déchets

dont seulement 448,000 livres pour la France, autant en Belgique, le reste à Londres. Les exportations des soies indigènes de l'Inde sont pourtant considérables, mais elles ne partent pas de notre port. La France est le meilleur client de l'Inde pour ces soies. Elle en a acheté 450,000 livres valant environ 6 millions de francs sur un total exporté de 727,651 livres.

Si l'on tient compte des 1,200,000 livres de déchets que l'Inde exporte au dehors, il n'en résulte pas moins que son importation est supérieure à son exportation, et que, bien que les soies chinoises aient un emploi spécial, il y a là une industrie à développer. Depuis quelques années, on fait de grands efforts pour produire, au Cachemire, une soie indigène supérieure. Notre industrie séricicole a remporté, sur ce terrain, une victoire. On a essayé, successivement, des graines du Japon, d'Italie et de France. Les graines françaises sont les seules ayant réussi, et comme leur prix est, en outre, inférieur à celles des deux autres pays, ce marché nous est, dorénavant, assuré, grâce aux efforts de M. Peychaud, Conseiller du Commerce extérieur, chef des cultures au Cachemire. Le marché anglais cherche à s'assurer l'usage exclusif et la vente de cette soie nouvelle.

Articles manufacturés en tout ou en partie. — Cette branche considérable présente à Bombay un total de 254 millions de francs, dont il faut déduire d'abord 142 millions pour les filés de cotons et cotonnades, grises, blanches et teintes, que nous avons examinés plus haut. Les autres articles de coton sont la bonneterie, près de 2 millions de francs, sur lesquels la France importe à peu près 20,000 fr., à peine 1 0/0 : elle ne prend aucune part aux importations de dentelles de coton ou de tulles pour moustiquaires. En un mot, sur une importation totale de 148 millions de cotonnades et tissus de coton de tout genre (non compris les filés) la France ne vient que pour 225,000 francs environ, ce qui est beaucoup trop peu.

Soieries. — Bombay a importé, dans l'année fiscale, en examen, pour 17,830,000 fr. de soieries, se répartissant ainsi :

Soieries en pièces : 9,500,000 fr.
Soieries mélangées : 4,370,000 fr.
Soieries diverses : 4,020,000 fr.

Sur ce total, la France importe un peu plus de 3 millions de francs, moitié en soie pure, moitié en soies mélangées. La Belgique, l'Allemagne et l'Italie, qui n'arrivent pas à sa hauteur, font de grands efforts pour y atteindre, surtout dans l'article soies mélangées et de fantaisie qui est l'article sur lequel doivent se porter les efforts de nos fabricants.

Pour l'Inde entière, il a été importé pour 14,752,000 fr. de soie en pièce, 6,150,000 fr. de soies mélangées, et 4,325,000 fr. de soieries diverses. On voit donc que le port de Bombay importe, respectivement pour ces trois espèces, 64 0/0, 71 0/0 et 90 0/0 du total de l'Inde. C'est donc sur Bombay que nos fabricants doivent porter leurs efforts en s'appliquant à produire des tissus

de soie mélangés, brochés, de fantaisie, au goût du pays. Plusieurs maisons de Lyon ont des représentants en notre ville, généralement des étrangers. Une seule maison exclusivement française, ayant pour chef un français, conseiller du commerce extérieur, avec bureau central à Paris. Il y aurait place pour plusieurs maisons de ce genre, chacune d'elles représentant un certain nombre de maisons syndiquées. C'est dans l'association bien comprise qu'est l'avenir de notre importation aux Indes.

Lainages divers. — Bombay a importé, sous forme de draps en pièces, de tapis et de tissus de laines de toute catégorie, pour une valeur de 14 millions de francs, en nombres ronds. La France figure dans ce total pour 450,000 fr. environ, surtout comme draps en pièces. Mais une partie des draps importés de nos fabriques passe par l'Angleterre dont l'importation, qui est de 7 millions 1/2 de francs est grossie d'autant. Quant à l'Allemagne, elle importe de cet article sept fois autant que la France ; elle a vu ses ventes s'augmenter cette année de plus d'un million sur l'année dernière ; les draps en pièces forment les sept huitièmes de l'importation des lainages. Les fabricants allemands, renseignés exactement par leurs agents, toujours en éveil, ont réussi à imiter à la perfection les draps anglais légers (Bradford cloth) et à conquérir une partie de la clientèle indigène des villes qui se sert de serges et tissus similaires. Il y aurait lieu, pour nos fabricants, de faire un effort de ce côté, surtout en nouveautés d'été, et en draps légers. L'importation totale des draps en pièces en 1902, pour toute l'Inde, a été de 22 millions 1/2 de francs, dont plus de moitié est entrée par Bombay.

L'importation totale des tissus de laine de tout genre dans l'Inde a été de 33 millions 1/2 de francs. L'Allemagne importe pour 4 millions de francs sur ce total, et la France, seulement, 440,000 fr. Ces chiffres se passent de commentaires.

Vêtements, modes et mercerie. — L'importation, de ce chef, à Bombay, est d'environ 9 millions de francs. La France vient au troisième rang des pays importateurs de ces articles pour à peu près 1 million. Au premier rang vient l'Angleterre et au second l'Autriche qui fait de grands progrès pour les modes (à l'instar de Paris, c'est-à-dire copiées sur des modèles français) et pour la mercerie fine.

Cependant, on note avec satisfaction que les importations françaises à Bombay sur ces articles ont augmenté de plus d'un tiers depuis l'année dernière, grâce à des efforts qu'il faut maintenir, car c'est un mouvement important; ainsi pour l'Inde entière, l'importation est de 25 millions de francs, dont la France fournit à peu près 17 0/0.

Bottes et souliers. — Sur une importation évaluée pour toute l'Inde à 3 millions 1/2 de francs, Bombay reçoit à peu près pour une valeur de 1 million. Les neuf dixièmes de ces chaussures viennent d'Angleterre qui paraît occuper sur cet

article la même position que l'Allemagne en matière de quincaillerie grossière. La lutte n'est pas possible, et il n'y a rien à faire pour la France de ce côté.

Horlogeries et montres. — Cette importation (qui comprend pour l'Inde entière 320,000 articles, évalués à 2,700,000 fr.) est pour Bombay, de 1,600,000 fr., les trois cinquièmes du total, représentant la valeur en gros, déclarée en douane, de 183,000 articles. L'immense majorité des articles importés se compose de montres extrêmement bon marché, nickel et métal blanc pour les bazars. Cet article est à peu près le seul où les chiffres de la douane donnaient pour les importations de notre pays un chiffre plus élevé que la réalité.

En effet, bien que la France soit portée comme étant au premier rang de cette importation (plus d'un million de francs) je sais, de façon certaine, que la grande partie de ces produits viennent de Suisse. Il y a, à Bombay, plusieurs grandes maisons suisses, notamment MM. Droz et Amstütz, qui font cette importation, concurremment d'ailleurs avec d'autres articles. La France pourrait, peut-être, y prendre une part plus active, grâce au bon goût de ses produits, même bon marché. Cependant le bénéfice est si minime, que je n'engagerais pas nos fabricants à s'y engager trop activement, et en tout cas, sans bien se renseigner d'avance.

Allumettes. — L'Inde a importé totalement pour 7 millions et demi de francs d'allumettes, dont 2 millions un quart par voie de Bombay, allumettes de sûreté, en bois, vendues, par douzaines de boîtes, environ 0 fr. 15 cette douzaine au détail. La France n'est donc pas intéressée dans cet article que je ne cite que pour mémoire. Le Japon est encore le grand importateur de cet article : mais les allumettes de Suède et de Norvège font une vive concurrence au produit japonais ; il ne serait pas impossible que cette concurrence ne le fît reculer au second rang, vu son infériorité constatée.

Colliers et perles fausses. — Sur le total des articles de verrerie, vitres, plaques, bouteilles, etc. importés à Bombay en 1901-1902, total qui dépasse 8 millions de francs, les colliers et perles fausses viennent pour à peu près 1 million. La France est, à Bombay, le principal importateur de ce dernier article, où elle a pour principaux concurrents l'Autriche et l'Italie qui, à elles deux, ont une importation égale à la sienne. Bien que nous ayons vendu à Bombay pour 70,000 fr. de cet article de plus que l'année dernière, il importe que nos fabricants ne s'endorment pas, car l'Autriche, notamment, en poussant au bon marché, conquiert, chaque jour plus d'acheteurs. La France peut, et doit, rester au premier rang du marché.

Les articles divers de verrerie, les lampes, les bracelets de verre coloré dont on a enlevé le marché à la Chine ont été importés à Bombay pour plus de 6 millions de francs dont les deux tiers sont fournis par l'Allemagne et l'Autriche. Il y a peu à faire,

pour la France, sur ces articles, non plus que sur les bouteilles, ou sur le verre à vitre et en plaques que fournit la Belgique au premier rang, suivie de loin par l'Angleterre.

Pour l'Inde entière, l'importation des articles de verre a été de près de 16 millions. L'Angleterre, qui était jadis au premier rang des vendeurs, est passée au troisième : l'Autriche-Hongrie vient au premier et la Belgique au second rang pour la vente totale aux Indes.

Voitures et pièces de voitures. — Le total pour Bombay a été de près de deux millions de francs, en augmentation de 350,000 fr. sur l'année dernière. La part de la France dans ce total n'atteint pas 20,000 fr., pas même 1 0/0. On aurait pu croire que cette augmentation de 350,000 fr. sur l'année dernière était due aux automobiles : il n'en est rien, le chiffre porté, à ce titre, aux relevés des douanes, n'est que de 85,000 fr. Mais dans l'année fiscale 1902-1903, les importations ont augmenté de ce chef : le signal est donné, et le chiffre ne fera que grossir. Par suite des besoins de l'intérieur, on peut s'attendre, avant longtemps, à une grosse demande de chars et chariots automobiles, susceptibles de brûler du pétrole ordinaire.

Les constructeurs français agiraient sagement en prenant l'avance pour se réserver la part qui doit revenir de droit à la supériorité de leurs machines. Ce sera l'objet d'une monographie spéciale.

Papiers et cartons. — Sur un total de près de cinq millions de francs de papiers importés à Bombay, il y a environ 1,700,000 fr. de papiers à lettres et enveloppes, sur lesquels l'Angleterre vient pour trois cinquièmes et l'Autriche-Hongrie pour un autre cinquième. Le reste est fourni par la Belgique (125,000 fr.) ; l'Allemagne, un peu plus de 50,000 fr. ; l'Italie, une quarantaine de mille francs et la France seulement 85 fr. Il n'est pas besoin de dire que ce chiffre est inexact, comme je l'ai expliqué pour tant d'autres articles, provenant du classement défectueux adopté par le service des douanes en ce qui concerne les origines. Il n'en est pas moins vrai que nos grandes manufactures de papier, en adoptant pour l'Inde les formats usuels des papiers à lettres, soit en centimètres :

Letter, 21 centimètres × 13 1/2 centimètres,
Note, 18 centimètres × 11 1/2 centimètres,
Duke, 17 1/2 centimètres × 12 1/2 centimètres,
Duchess, 15 1/2 centimètres × 11 centimètres,
Albert, 15 centimètres × 9 1/2 centimètres,
Queen, 13 1/2 centimètres × 9 centimètres,

devraient faire un effort pour prendre une place plus considérable sur le marché, notamment en papiers à la fois forts, glacés mats, très fins, l'enveloppe et la feuille ne pesant qu'un demi-tola, correspondant à l'affranchissement d'un demi-anna (0 fr. 05) pour l'Inde, dont la vente est très considérable parmi les indigènes ; pour l'étranger, une enveloppe (doublée bleu

noir) et deux feuilles pesant 1/2 once, correspondant au poids international pour la lettre simple, affranchie à 2 annas 1/2 (0 fr. 25). Il n'y aurait qu'à se procurer des échantillons variés et à voir si les prix permettent la concurrence, ce que je crois possible.

Provisions et conserves. — Les importations de provisions et conserves à Bombay ont été de plus de 13 millions de francs sur lesquels la France ne vient, aux relevés douaniers, que pour un peu plus d'un demi-million, sur lesquels il y a 456,000 fr. d'amandes. Il est bon de noter que, sur ces 13 millions de provisions, il y a 4,750,000 fr. de dattes et 1,575,000 fr. de poisson sec ou salé, d'Afrique, d'Arabie, de Mascate et de Perse, ce qui ne laisse guère que 7 millions pour les provisions et conserves d'Europe, ce qui donne à la France le second rang dans les pays continentaux, l'Angleterre venant au premier et l'Italie au troisième. Il est regrettable que la France ne fasse pas pour les autres articles l'effort qu'elle a fait pour les amandes. L'huile, le vinaigre, les noix, les raisins secs, les fruits conservés, les prunes, le beurre, le fromage, les conserves en boîte devraient se vendre davantage sur notre marché. Les catalogues devraient être en anglais et les prix marqués en roupies et annas, la roupie à 1 fr. 70.

Quelques maisons françaises ont fait un essai de ce genre pour les beurres. L'importation totale des beurres, dans l'Inde, en 1901-1902, n'a été que de 270,000 livres, valant environ 500,000 fr., dont seulement 35.000 livres valant 60,000 fr. venus par Bombay, et la France ne figure pas parmi les pays vendeurs de cet article. Ce n'est pas à Bombay que se porte le gros de l'importation de ce produit. Sur les 35,000 livres que notre port a importées, les deux tiers viennent d'Angleterre, beurre anglais, danois; le reste de diverses sources, peu ou pas de France. Le dernier tiers, l'« Australian Golden Churn » vient de Melbourne (Australie). Chaque caisse contient 200 boîtes de une demi-livre, ou 100 boîtes de une livre. Marque danoise, Esbensen, 1 roupie 11 annas (2 fr. 80) la boîte d'une livre. Marque anglaise, Salter et Stokes, du Devonshire, même prix. Le beurre australien vaut seulement 2 fr. 10; le beurre du pays, frais, 1 roupie (1 fr. 70).

Il y a, dans la présidence de Bombay, de beaux herbages et des laiteries bien tenues. Dans les grandes villes, l'autorité militaire a établi des laiteries pour la garnison. Cependant, il n'y a pas de raison pour que nos beaux beurres d'Isigny ne luttent pas avantageusement, à Calcutta, avec les autres beurres.

Ajoutons qu'il n'a été importé à Bombay que 150 kilog. de margarine, valant 229 roupies (390 fr.). Il n'y a donc que très peu de falsification sur le produit local.

Articles divers. — Nous nous contenterons de donner ici le tableau des autres articles importés à Bombay, quantités

totales, quatités venant de France, exprimées en milliers de francs; la comparaison des deux chiffres montrera la marge qu'il y a en réserve pour nos négociants, s'ils veulent s'en occuper :

Articles importés.	Total importé à Bombay.	Importé de France.
	(En milliers de francs.)	
Parfumeries diverses	275	nominal
Savons	1.120	3 1/2
Jeux et jouets	1.250	80
Parapluies et ombrelles	1.145	37
Briques et ardoises	280	56
Ciments	600	68
Bougies	383	nominal
Meubles	608	10
Instruments de musique	710	60
— de photographie	600	28 1/2
Ivoire travaillé	290	110
Instruments de laboratoire	1.680	63
Joaillerie et vaisselle plate	1.130	24
Boîtes et gainerie	23	6
Balais et brosses	225	8
Pipes et articles de fumeurs	128	13
Objets de toilette	447	25
Cuirs manufacturés (moins sellerie et chaussures	1.052	4
Faïences et porcelaines	1.433	10
Peintures et couleurs	2.790	1 1/2

Il est bon de remarquer que, sur les 275,000 fr. de parfumerie importée à Bombay, il y a 170,000 fr. d'eau de rose de Perse et 18,000 fr. de patchouli (patch leaves) et autres produits d'Asie et d'Arabie, ce qui ne laisse qu'une quarantaine de mille francs pour les produits d'Europe, à peu près exclusivement employés par les Européens, les Indiens préférant les parfums de leur pays, qui sont nombreux. Néanmoins, avec un peu d'efforts, l'importation de nos extraits et essences, qui est à peu près nominale, pourrait se développer.

Sur plus d'un million de francs de savons importés à Bombay, la France ne vient que pour 3,600 fr., généralement en savons de luxe. Les indigènes se servent des graines du *Sapindus Mukrossi* (Ritha), qui donne une mousse excellente pour le lavage du linge et l'importation des savons sera toujours limitée, sauf pour les Européens. Cependant, il est bon de remarquer que l'Autriche et l'Italie, à elles seules, importent près de 100,000 francs de cet article et qu'il y a certainement place pour une augmentation de nos produits de savonnerie fine sur ce marché.

Pour les jeux et jouets, la France vient au cinquième rang pour, à peu près, 80,000 fr. L'Allemagne importe, de ce chef,

cinq fois autant que notre pays, lequel vient après l'Autriche et même après la Belgique. Il y a évidemment là une place à conquérir.

Pour les parapluies et ombrelles, si on retranche pour une centaine de mille francs, venant de Chine et du Japon, il ne reste, comme importateurs importants, que l'Angleterre. La France vient au second rang avec 37,000 fr., lesquels ne représentent, d'ailleurs, qu'une partie de ses ventes réelles qui se font sous le couvert anglais. Nos fabricants, pour les articles fins, auraient intérêt à traiter directement avec Bombay.

Pour les briques et ardoises ainsi que pour les ciments, la France vient au second rang. Elle ne vient qu'au quatrième, après l'Autriche et l'Allemagne, pour les instruments de musique. Sur environ 600,000 fr. d'articles concernant la photographie, la France ne vient que pour la somme misérable de 3,500 fr., non seulement après l'Allemagne et les États-Unis, mais même après la Belgique. La marque Lumière est assez répandue pour les plaques. Mais il y a place pour une grande augmentaiion de la vente de nos appareils, surtout en employant les mesures anglaises.

Pour l'ivoire travaillé, la France vient au premier rang. Par contre, pour les cuirs travaillés, l'Allemagne, l'Autriche et les États-Unis viennent avant notre pays. Enfin, au titre faïences et porcelaines, la France importe à peine, à Bombay, pour 10,000 francs de produits, contre l'Angleterre (800,000 fr.), l'Allemagne (114,000 fr.) et la Belgique, qui fait chaque année plus de progrès (340,000 fr.); mais, dans l'impossibilité de déterminer au juste quelle proportion de nos ventes est portée à l'actif des importations anglaises, il est difficile de tirer une conclusion ferme, sinon que pour cet article, comme pour les autres, il n'y a aucun doute à avoir sur la possibilité d'augmenter beaucoup notre importation.

Articles importés par la poste. — Il est bon de mentionner pour mémoire, les articles importés par la poste, dont le détail n'existe pas. Ils sont en augmentation de 20 0/0 sur l'année précédente. Sur un total de 8 millions de francs, la France vient au troisième rang avec à peu près un demi-million. L'Italie vient au deuxième, suivie de l'Égypte et des États-Unis.

Nécessité de l'association des producteurs. — L'industrie et le commerce français, justement alarmés par la diminution de nos ventes à l'étranger, doivent, en ce qui concerne l'Inde, et notamment, le port de Bombay, faire un effort pour lutter plus avantageusement contre les importations étrangères, par l'établissement, *à poste fixe*, d'agents représentant, chacun, un groupe important de négociants et d'industriels, subvenant, au prorata, aux dépenses d'installation et de publicité, de celui qui les représente. Jointe à l'étude minutieuse des besoins des consommateurs, et des méthodes de nos concur-

rents, l'association est le moyen le plus efficace à employer. Il faut renoncer aux procédés anciens, chercher le client sur place, user de publicité, et cesser l'envoi des circulaires et prix courants en français. Pour l'Inde, ces documents doivent être en anglais, et les prix marqués en roupies de 16 annas, à 1 fr. 70 la roupie. Nous reviendrons sur cette question.

Examinons maintenant les exportations de Bombay en 1901-1902.

EXPORTATION.

La prospérité du port de Bombay s'est affirmée par une augmentation considérable de ses exportations qui ont dépassé, en bloc, de 42 0/0 celles de l'année précédente : ces exportations sont classées dans les relevés de la douane sous deux rubriques différentes, l'une comprenant la réexportation des marchandises étrangères, l'autre l'exportation des produits de l'Inde.

Réexportation de marchandises étrangères. — La valeur de ces réexportations a été, en 1901-1902, de 43 millions en nombre ronds, au lieu qu'en 1893-1894, elle atteignait le chiffre de 62 millions de francs, s'élevant même en 1894-1895 à 70 millions. Les réexportations totales de tous les ports de l'Inde ont été de 56 millions de francs. Bombay a contribué à ce chiffre pour les trois quarts. Il est donc toujours un port distributeur important pour les pays circonvoisins : mais il ressort des chiffres ci-dessus que Bombay a cessé d'être un centre aussi important qu'autrefois de distribution des produits d'Europe pour la côte d'Afrique, le Golfe Persique et l'Asie occidentale, qu'il était autrefois. Ce résultat est dû à l'épidémie de peste qui a amené des rapports directes entre les autres ports de l'Inde et les pays qui, autrefois, comptaient uniquement sur Bombay pour les approvisionner. Il n'y a pas lieu d'entrer dans le détail complet de ces réexportations où la France n'est que très peu intéressée. Les cotonnades et les filés de coton d'Angleterre représentent plus de moitié (52 0/0) de leur valeur. D'ailleurs, la diminution qui a lieu de ce chef est compensée par un écoulement plus considérable des produits similaires de l'industrie locale.

C'est surtout avec les ports du Golfe Persique que la diminution des réexportations de Bombay s'est fait le plus fortement sentir. De 1892 à 1897, la valeur des réexportations vers ces ports avait été en moyenne de 21 millions de francs. Elle est tombée dans l'année fiscale en examen, à 11 millions, et l'on prévoit qu'avec le nouveau tarif des douanes, qui vient d'être établi en Perse, elle tombera plus bas encore, dans l'avenir.

La nouvelle route de pénétration Quetta-Nushki-Seistan, qui est à peine ébauchée, ne saurait compenser la perte provenant de Bombay, du côté de la Perse. d'autant plus que les marchandises qui prendraient cette route, se heurteraient, à l'entrée au seistan, aux mêmes difficultés douanières.

Exportation de produits de l'Inde. — La seconde branche des exportations, celle qui comprend les produits de l'Inde, est de beaucoup la plus importante. La valeur s'en est élevée, en nombres ronds à 600 millions de francs, marchandises seules, non compté le numéraire et les métaux précieux. Sur ce total, il y a 345 millions de matières premières et 155 millions de fllés et tissus de coton ; si l'on veut une décomposition plus claire de ces 600 millions d'exportation, on peut les répartir ainsi :

	Valeur en milliers de francs.
Céréales diverses	15.300
Opium	38.760
Coton brut	191.250
Graines diverses	131.750
Filés de coton	143.480
Cotonnades	11.220

Ainsi, le coton brut, les filés de coton et les graines forment 75 0/0 des exportations de Bombay, et c'est l'augmentation de ces trois articles qui place la présente année si fort au-dessus des années précédentes, lesquelles ont offert respectivement, en nombres ronds, les exportations de marchandises suivantes (numéraire non compris, bien entendu) :

Années fiscales.	En milliers de francs. (marchandises exportées).
1897-1898	420.000
1898-1899	551.000
1899-1900	472.000
1900-1901	420.000
1901-1905	600.000

Bombay a exporté 191 millions de francs de coton, en augmentation de 70 millions sur l'année précédente. Quant aux filés de coton, il en a été exporté plus du double de l'année précédente, ce qui assurerait une grande prospérité aux fabriques indiennes, si le droit d'excise sur la production et le change défavorable sur l'Extrême-Orient, au taux officiel de la roupie dans l'Inde, ne venaient absorber le plus clair de leurs bénéfices.

Comme la presque totalité de l'opium va en Chine, ainsi que 95 0/0 des filés de coton et 10 0/0 du coton brut, il en résulte que la Chine occupe le premier rang des pays acheteurs au port de Bombay, le Japon venant au second. La France vient au troisième : *elle est le meilleur client européen du port*, prenant la plus grosse part des 245 millions qu'il exporte en Europe. Nous reviendrons plus loin sur cette répartition.

L'Inde entière ayant exporté, en 1901-1902, plus de 2 milliards de francs de produits indiens, la part de Bombay, dans ce total, est de 29 0/0 environ.

Examinons rapidement les principaux arucles de cette colossale exportation de marchandises à Bombay.

Céréales diverses. — Sur les 15 millions de francs qui représentent la valeur totale des céréales diverses exportées, 12 millions vont aux deux principaux articles, le riz décortiqué, 7 millions, et la farine de blé, 5 millions. Ces produits vont à Aden, à Mascate, dans les ports de l'Arabie, à Ceylan, à Maurice, et aux colonies d'émigrants indiens établis sur la côte orientale d'Afrique. Sauf en des cas très particuliers, Bombay n'est pas un port grand exportateur de blé : ainsi sur un total de 367,000 tonnes, valant 55 millions de francs, exportées de l'Inde en 1901-1902, Bombay n'a exporté qu'un peu plus de 4,000 tonnes. En revanche, sur une exportation de 26,000 tonnes de farine de blé, Bombay contribue pour 21,000 tonnes. D'ailleurs ses exportations de farine se sont toujours maintenues, même pendant les temps de famine, en raison de la grande demande extérieure dans les ports d'Arabie et d'Afrique.

Ajoutons, en passant, que des 367,000 tonnes de blé exportées de l'Inde en cette année, les trois plus gros acheteurs ont été l'Angleterre, la Belgique et l'Égypte, et que la France en a pris à peine 5,000 tonnes.

Tabacs. — Le tabac, dont la culture s'améliore de jour en jour, s'exporte de plus en plus. Il en a été envoyé de Bombay plus d'un million de livres, trois fois plus que l'année précédente, et 37,000 livres de cigares. D'ailleurs, pour l'Inde entière, l'exportation totale du tabac en feuilles a dépassé 18 millions de livres, et pour les cigares faits dans l'Inde, 1,300,000 livres, chiffre important, qu'il importe de retenir, en vue des possibilités de notre colonie d'Indo-Chine dans cette direction.

Articles pour la teinture et le tannage. — Le total de l'exportation de ces articles pour l'Inde entière a été de 41 millions 1/2 de francs (dont 7 millions pour le port de Bombay, notamment 46,000 tonnes de myrobolams : la France a acheté sur ce chiffre 3,435 tonnes de ces noix tinctoriales).

Myrobolams. — Comme l'exportation totale des myrobolams pour l'Inde entière n'a été que de 54,000 tonnes, notre port est le centre le plus important de cette exportation spéciale qui tend à augmenter.

Indigo. — Bombay n'envoie, au contraire, que très peu d'indigo. Ce sont Calcutta et Madras les deux ports pour cette teinture dont le trafic baisse de plus en plus. De 5,570 tonnes en 1899-1900, elle est tombée en l'année présente à 4,500 tonnes, dont Bombay a exporté à peine 150 tonnes, surtout pour la Perse. La lutte entre l'indigo et les couleurs minérales s'accentue de plus en plus, et les prix s'avilissent, en même temps que la culture se rétrécit. Quelques pays seuls, notamment la Perse, continuent à préférer la vieille et riche couleur végétale aux produits importés des usines d'Europe.

Huiles essentielles et végétales. — Bombay a exporté

pour à peu près 1 million de francs d'huiles essentielles dont la France a pris une partie, 18 0/0. Quant aux huiles végétales (ricin, coco, lin, colza, sésame, etc.) dont l'Inde entière a exporté pour 11 millions de francs, seulement, le port de Bombay a été d'à peu près 600.000 fr., dont aucune partie, naturellement, pour la France, qui fait elle-même ses huiles avec les graines importées par elle.

Coton. — L'Inde entière a exporté, en 1901-1902, 285,000 tonnes de coton valant 245 millions de francs, c'est-à-dire 75 millions de francs de plus que la moyenne des deux années fiscales précédentes. Si l'on ajoute à ce total 8 millions de francs, représentant la valeur de 223,000 tonnes de graines de coton, on voit que les graines de coton de l'Inde (fibres et graines), pour l'année fiscale 1901-1902, ont dépassé un quart de milliard de francs. Sur ce total colossal, Bombay a exporté 222,000 tonnes valant 131 millions de francs, exactement 77.7 0/0. Les pays, hors d'Europe, surtout le Japon et la Chine, ont achete 130,000 tonnes à Bombay, et l'Europe 92,000 tonnes, valan 79 millions de francs, ainsi réparties :

Italie : 20,760 tonnes.
Allemagne : 18,824 tonnes.
Autriche : 17,290 tonnes.
Belgique : 14,863 tonnes.
France : 11,436 tonnes.
Angleterre : 5,600 tonnes.
Divers : 3,207 tonnes.

La France vient au cinquième rang des acheteurs de coton à Bombay, avec environ 10 millions de francs, et l'Angleterre, bien que l'Inde soit terre anglaise, seulement au sixième et avant dernier, et il en sera toujours ainsi, malgré les efforts de la « Cotton growing Association », qui tourne ses efforts vers le Soudan où le produit est meilleur.

Opium. — Bien que cet article ne nous touche pas, il n'est pas mauvais d'en dire un mot, en raison de sa répercussion sur les finances du pays. L'exportation de l'opium tend, en effet, à diminuer. Pour les trois années précédentes, elle avait atteint, au port de Bombay, un chiffre de 51 millions de francs, avec une moyenne de plus de 25,000 caisses. Cette année, elle est tombée à 17,541 caisses valant seulement 38,760,000 fr. Il est à craindre que, dans l'avenir, et avec les cultures entreprises en Chine, ce chiffre encore élevé ne continue à diminuer, ce qui ne sera pas sans causer de grosses difficultés au Trésor indien. On cherche déjà activement le remède à cette éventualité dans le développement des mines et des industries diverses.

Ajoutons que l'exportation totale de l'opium de l'Inde, dans l'année fiscale, a été de 65,600 caisses d'une valeur d'environ 145 millions de francs. L'année précédente avait vu exporter de l'Inde 69,700 caisses d'une valeur de 161 millions. La diminution n'est donc pas spéciale au port de Bombay qui n'exporte,

d'ailleurs, que le quart, en nombres ronds, de la totalité des opiums indiens.

Graines. — Les graines de tout genre forment un article d'exportation des plus considérables. Pour l'Inde entière, elle s'élève à 285 millions de francs, dont 46 0/0 (132 millions de francs) sont exportés de Bombay. La France est le premier acheteur de ces graines. Pour simplifier, je mettrai dans le tableau qui suit, pour chaque graine : 1° la valeur totale exportée de l'Inde entière, en 1901-1902 ; 2° la valeur exportée de Bombay, sur ce total ; 3° la valeur de l'exportation de Bombay pour la France, exprimés en milliers de francs :

Graines.	Valeur exportée de l'Inde en 1901-1902.	Exportation de Bombay (totale).	Exportation de Bombay à destination de la France.
	(Valeur en milliers de francs).		
Ricin . . .	14.600	12.840	4.129
Coton . . .	7.885	7.708	983
Arachides .	13.886	1.306	1.180
Lin	114.985	34.000	12.684
Pavot . . .	13.289	8.500	4.536
Colza . . .	75.745	33.760	9.375
Sésame . .	36.446	26.537	13.964
Moutarde. .	955	809	536
Mowra. . .	4.980	4.859	2.706
Divers. . .	345	300	»

Si l'on considère que l'Inde exporte pour 285 millions de francs de graines oléagineuses, et que Bombay seul, en envoie en France pour plus de cinquante millions, ce tableau a son importance, en raison de la diminution de la culture betteravière en France, que la mise en vigueur de la convention de Bruxelles va certainement amener et qui entraîne la recherche de cultures de remplacement. Et quelle culture serait mieux appropriée que celle des graines dont notre industrie fait un si grand usage et que nous allons chercher à grands frais à l'étranger ? Nous y reviendrons plus loin.

Sans énumérer en détail les autres articles moins importants exportés de Bombay, nous examinerons quel a été le mouvement du numéraire et des métaux précieux au port de Bombay en 1901-1902.

Numéraires et métaux précieux.

Les sommes importées et exportées en lingots et monnaies sont si considérables que l'on comprend facilement pourquoi celles-ci sont portées à part, aux relevés de douane, des sommes représentant l'entrée et la sortie des marchandises. Les totaux ne sauraient être ajoutés, sinon pour mémoire, sans fausser les idées au sujet du mouvement commercial proprement dit.

Pour bien comprendre le mouvement de ces métaux et monnaies au port de Bombay, il est utile de le comparer au mouvement pour l'Inde entière.

Inde entière 1901-1902. — L'Inde entière a importé en 1901-1902 en nombres ronds, pour 141 millions de francs d'or, en lingots ou monnaies, presque tout pour le compte des banques et des particuliers; elle en a exporté pour 109 millions environ, il en est resté pour 32 millions environ dans le pays.

En fait d'argent, l'Inde a importé pour une valeur de 213 millions de francs, lingots et monnaies, dont 126 millions en lingots venus d'Angleterre, permettant le bénéfice du « seigniorage », à la frappe: et elle en a exporté seulement pour une valeur de 86 millions, environ, laissant une valeur de 127 millions dans le pays. En somme, l'importation totale de l'Inde en lingots et numéraires, or et argent, pour 1901-1902, a été, en nombres ronds de 354,644,000 fr. et l'exportation de 195,920,000 fr., un peu plus de la moitié.

Mouvement des lingots et monnaies au port de Bombay. — Ces chiffres posés, examinons ce qui concerne plus spécialement Bombay, avec quelques détails :

Or reçu à Bombay.	Valeur en milliers de francs.
D'Europe (surtout d'Angleterre)	34.392 francs.
D'Afrique (surtout d'Egypte)	3.593 —
D'Australie, par voie de Ceylan	9.563 —
D'Australie directement	19.680 —
Des autres pays (Asie)	6.189 —
Total	73.417.000 francs.

Soit en nombres ronds, 73 millions 1/2 de francs. Les quatre cinquièmes de l'or importé d'Angleterre consistaient en lingots, le reste en souverains. Tout l'or venu de Ceylan et d'Égypte consistait en souverains d'Australie, un cinquième en lingots. En résumé, Bombay a reçu pour 31 millions 1/2 de francs en lingots d'or, et 42 millions en livres sterling, total exact 73 millions 584,000 fr.; les exportations ont été plus fortes que les importations s'élevant à 81,445,000 fr., dont 56 pour les banques et 25 millions pour le compte du gouvernement, sur ce total, il y a eu seulement 27 millions en souverains, le reste en lingots ou barres d'or à destination de l'Angleterre.

Argent. — Bombay a reçu en 1901-1902, pour cent cinquante millions d'argent, dont 138 millions et demi, d'Angleterre, surtout en lingots au compte des banques. Les 14 millions 1/2 formant la différence sont représentés par des roupies réexpédiées de l'Ile Maurice, de l'Australie, de la Perse, de Mascate, de la Turquie, et autres pays en rapport commercial avec Bombay.

Les exportations d'argent ont été d'environ 75 millions de francs, un peu plus de moitié de l'argent reçu, la plus grande

partie des envois étant formée de dollars (pour environ 60 millions de francs), frappés à Bombay, et expédiés à Penang, à Singapour, et un million 1/2 en Chine, le reste composé de roupies envoyées à la côte d'Afrique, à Mascate, à Ceylan et à Bender-Bouchir, pour la Perse.

L'année précédente, l'importation des lingots d'argent n'avait été à Bombay que de 52 millions de francs. L'augmentation considérable de la présente année s'explique par les nécessités de plus en plus grande de la frappe de « British dollars » pour les Établissements des Détroits, et aussi par ce fait que les masses ouvrières de l'Inde de l'ouest, où la coutume des bracelets et ornements d'argent est universelle, avaient été forcées de s'en défaire et de les vendre pour manger pendant les deux dernières famines, et que les temps étant redevenus meilleurs, elles ont recommencé a racheter ces ornements ou à les remplacer par des neufs. De là, la grande demande de l'argent-métal par les bijoutiers et ciseleurs indigènes. Ces objets sont vendus à leur poids en roupies, avec un quart en sus pour le travail, quelquefois moins.

Place de Bombay dans le mouvement général des lingots et monnaies. — Le tableau suivant établi avec soin, d'après des documents recueillis de diverses sources garanties, montre la place importante qu'occupe Bombay dans le mouvement général des métaux précieux et des monnaies de l'Inde.

Monnaies et lingots (ensemble) 1901-1902.	Total pour l'Inde entière.	Mouvement à Bombay.	Part de Bombay moyenne.
	(Valeur en milliers de francs.)		
Or importé	141.060	73.584	52 0/0
Or exporté	109.287	81.445	74 0/0
Argent importé	213.584	160.870	75 0/0
Argent exporté	86.633	75.631	87 0/0

Il résulte de ce tableau que Bombay a importé pour sa part les trois quarts de l'argent importé dans l'Inde et qu'il a exécuté la presque totalité des exportations (87 0/0) ce qui est dû à sa position géographique, à ses rapports actifs avec les établissements des détroits et en ce qui concerne les importations à sa qualité de port distributeur pour l'intérieur de l'Inde, la presqu'île du Sindh, le Punjab, les provinces du centre et du nord-ouest et jusqu'aux frontières de l'Afghanistan. Le fait qu'il n'a importé que la moitié de l'or provient du fait que les grandes réserves d'or sont au siège du gouvernement de l'Inde.

Répartition des exportations de Bombay entre les divers pays.

Europe. — L'Europe reçoit de Bombay pour 257 millions de francs de marchandises. L'Angleterre, qui importe à Bombay

70 0/0 des marchandises venant d'Europe en ce port, n'y achète que pour 56 millions de francs, moins de 22 0/0.

Le premier client européen de Bombay est la France : elle y achète pour 62 millions de francs de marchandises, 6 millions de plus que l'Angleterre, en nombres ronds. Après la France vient donc la métropole : puis au troisième rang, la Belgique qui achète pour plus de 46 millions de francs : au quatrième, l'Allemagne avec 35 millions de francs, 11 millions de moins que la petite et industrieuse Belgique : au cinquième et au sixième, l'Italie et l'Autriche-Hongrie, qui achètent chacune pour, environ, 17 millions de francs : la Hollande, 7 millions : l'Espagne, 2 millions 1/2. Quant à la Russie qui nous envoie des quantités énormes de pétrole, elle achète en notre port un peu moins d'un million de marchandises. Les expéditions dans les autres pays d'Europe sont négligeables.

Asie. — L'Asie, comme il fallait s'y attendre, est le plus gros client du port de Bombay. Ses achats y ont été de 434 millions de francs, dont 74 millions de numéraire et métaux précieux, et 360 millions de francs de marchandises proprement dites, un dixième se composant de réexportations et les neuf autres dixièmes de produits purement originaires de l'Inde.

La presque totalité du numéraire exporté, plus des quatre cinquièmes, va à Penang et à Singapore, sous forme de « British dollars » frappés à la Monnaie de Bombay, avec des lingots d'argent venant d'Angleterre, pour subvenir aux besoins de la circulation monétaire des « Straits Settlements » ; le dernier cinquième du numéraire a été à Hongkong, à Ceylan, à Mascate, en Perse, etc.

Quant aux 360 millions de francs de marchandises, le plus grand acheteur asiatique, en 1901-1902, a été la Chine, avec 197 millions (80 pour Hongkong et 117 pour les ports à traité). Ces chiffres énormes expliquent l'opposition irréductible des fabricants et filateurs de Bombay au cours officiel de la roupie (1 shilling 4 pence ou 15 roupies à la livre sterling), cours qui leur enlève presque tous leurs bénéfices. Ce cours trop élevé, ainsi que le droit intérieur imposé à leur production locale (à la demande des manufacturiers anglais, comme compensation du droit de douane imposé, à leur entrée dans l'Inde, aux cotonnades anglaises), rendent leur position chaque jour plus difficile. Les fabricants anglais consentent bien à la suppression de cette taxe oppressive, mais à condition que l'on donne, en même temps, la libre entrée à leurs produits, ce que le Trésor de l'Inde ne peut accorder, dans l'état actuel de ses finances. La question est dans une impasse. En tout cas, tant que cette taxe, qui est une entrave au développement de l'industrie du tissage et de la filature dans l'Inde, sera maintenue, il n'y a aucune chance de voir un tarif préférentiel pour les produits anglais.

Le second acheteur asiatique au port de Bombay est le Japon qui y a acheté pour 98 millions 1/2 de francs. La Chine et le

Japon ont donc pris, à eux seuls, près de 300 millions sur les 300 exportés en Asie par notre port. Le reste va en Perse (environ 17 millions), aux Etablissements des Détroits (11 millions), à Ceylan, etc.

Notons, en passant, que la Cochinchine n'à reçu que pour 173,000 fr. de marchandises de Bombay, et le Siam pour à peu près 200,000 fr. Quant à Hanoï et au Tonkin, ils ne figurent même pas dans les statistiques.

Afrique. — Les exportations de Bombay en Afrique se sont élevées à 27 millions de francs, dont 23 millions en marchandises, et 4 millions en numéraires; les trois quarts de ce numéraire sont à destination de Zanzibar : le reste va dans l'Afrique Allemande. Les cinq premiers acheteurs africains au port de Bombay sont Zanzibar avec 8 millions de francs, les ports du Mozambique (3,760,000 fr.), l'Ile Maurice (4 millions 1/2); l'Egypte (3 millions), et Natal (1 million 1/2) en nombres ronds. L'Abyssinie n'achète directement à Bombay que pour environ 700,000 fr.; mais on compte que ce mouvement augmentera avec la construction de la ligne du Nil à la mer Rouge, Berber-Souakim. Actuellement, les marchanises passent par Aden et sont comptées aux chiffres concernant ce port. Si le chemin éthiopien Djibouti-Harrar, fait du tort à Berbera et à Zeila, il tend à ouvrir de plus en plus le marché abyssin aux produits expédiés de Bombay, notamment les cotonnades. La presse indienne préconise la construction d'une ligne de Berbera au Harrar.

Madagascar n'a reçu de Bombay des marchandises que pour une valeur de 468,000 fr. moins d'un demi-million.

Amérique et Australie. — Nous ne citons ces deux pays que pour mémoire. Le port de Bombay n'a, en effet, exporté en Amérique que pour deux millions 1/2 de francs, presque uniquement aux États-Unis, fret de retour des navires apportant les pétroles de la « Standard Oil C° ». Quant à l'Australie, elle n'a reçu de Bombay que pour moins d'un demi-million de francs, en grande partie pour l'État de Victoria.

Recettes des douanes du port de Bombay en 1091-1902.

Ces recettes se sont élevées à près de 28 millions de francs (exactement 27,824,000 fr.), en augmentation de plus d'un cinquième sur l'année précédente. Ce chiffre de recettes est le chiffre net, c'est-à-dire qu'il en a été déduit les 420,000 fr. de « drawbacks », pour les produits réexportés, et les remboursements des droits compensateurs sur les sucres envoyés au dehors ceux des droits sur les armes vendues par le commerce aux personnes autorisées, et sur les marchandises expédiées au Cachemire.

Ces recettes comprennent en même temps que les droits d'entrée le montant du droit d'exportation de trois années par maund indien de 83 livres sur le riz et la farine de riz (0 fr. 86 par 100 kilog.)

Droits d'entrée. — Il a été perçu des droits d'entrée, d'après le tarif, sur 59 articles dont nous ne mentionnerons que les cinq plus importants.

Marchandises.	Total du droit de douane perçu.
Cotonnades de tout genre	5.109.000 francs.
Boissons et liqueurs	3.742.000 —
Sucres	3.828.000 —
Métaux y compris lingots et numéraire	4.467.000 —
Pétroles en bidons ou en citernes	2.730.000 —
Total	19.876.000 francs.

Pétroles réexportés. — Le pétrole réexporté et donnant lieu au paiement de « drawback » l'est surtout dans les colonies portugaises, notamment Goa et Damaun, où l'initiative des importateurs russes a créé des dépôts pour l'huile en citernes. Voici les chiffres pour les deux dernières années fiscales:

Réexporté de Bombay aux colonies de Goa et Damaun.	1900-1901. Gallons.	1901-1902. Gallons.	Variation.
Pétrole en bidons	932.000	925.000	— 7.000
— en citernes	143.000	812.000	+ 669.000
Total	1.075.000	1.737.000	+ 662.000

La totalité des pétroles réexporté sur d'autres points dépasse à peine 600,000 gallons dont 122,000 pour Madagascar. Ces détails, qui ont leur importance, ne se trouvent que dans les relevés concernant les recettes des douanes. Il en est de même du café dont Bombay conserve pour son usage plus de la moitié de la quantité qu'il importe.

Filatures et tissages.

On compte dans la présidence de Bombay et provinces voisines, 137 manufactures dont 83, c'est-à-dire, 60 0/0 sont à Bombay même, qui devient de plus en plus une grande ville industrielle, et 54 en dehors. Ce total de 137 manufactures comprend 53 tissages et 84 filatures. Il est bon d'ajouter qu'en raison des difficultés que rencontrent les fabricants, et dont nous avons parlé d'autre part, il y a, en moyenne, 16 de ces usines qui sont restées fermées une partie de l'année.

Production des cotonnades dans les usines de l'Inde. — Il a été produit, dans ces usines, en 1901-1902, 98 millions 1/2 de yards de cotonnades, contre, seulement 80 millions 1/2 de yards en 1900-1901. Il y a donc eu une très vive

reprise, malgré toutes les difficultés. C'est une industrie qui veut vivre et qui vivra. Ces cotonnades sont réparties entre vingt-six espèces différentes de tissus, tous classés sous un nom différent, admis par les bazars, et dont l'étude demanderait toute une monographie spéciale trop longue pour ce rapport.

Production des filés de coton dans l'Inde. — Le poids des filés de coton, produits en 1901-1902, allant du n° 1 au n° 80, a été de 415 millions de livres anglaises, en comptant chaque numéro à part et pour son poids réel. Si l'on ramène l'évaluation du poids à la moyenne des fils n° 20, le poids serait seulement de 340 millions 1/2 de livres anglaises.

Les numéros les plus employés dans la fabrication ont été (classés par importance) les numéros 20, 10, 16, 22, 24, 21, 30, 32 et 40. Les autres numéros sont beaucoup moins employés. Les filés n° 20, à eux seuls, représentent un poids de 112 millions de livres ; le n° 10, 27 millions. Les numéros 41 à 80 sont très peu employés. Les tissus fins étrangers ont toujours l'avantage sur le marché, bien que les manufacturiers indiens, notamment les Parsis, renouvellent très souvent leur matériel, en le perfectionnant, et fassent chaque année des progrès plus sensibles. Avant peu d'années, ils arriveront à égaler presque toutes les cotonnades étrangères, sauf celles qui, par la beauté de leurs impressions, leur légèreté, leur fini, seront toujours inimitables dans l'Inde, même en y important des spécialistes.

MOUVEMENT MARITIME.

Trafic extérieur. — Le tonnage des navires entrés et sortis, à Bombay, pour le trafic extérieur en 1901-1902, a été d'un demi million de tonnes supérieur au tonnage de l'année fiscale précédente. Il a été de 1,613 navires représentant, en nombres ronds, un tonnage de 2,460,000 tonnes, savoir :

	Navires.	Tonnes.
Voiliers	551	63.000
Vapeurs	1.062	2.397.000
Total	1.613	2.460.000

L'année précédente, le mouvement n'avait été que de 1,474 navires (en plus, 139), et 1,954,000 tonnes).

Mouvement par pavillon. — Ce mouvement s'est ainsi décomposé :

Vapeurs (tonnage anglais), 44 0/0 : 75 0/0.

Voiliers indigènes et boutres arabes, pavillon anglais 31 0/0 75 0/0.

(Total 75 0/0).

(Voiliers et vapeurs) français 7.3 0/0;
— allemand 4.4 0/0;
— austro-hongrois 4 0/0;
— italien 3.5 0/0;
— japonais 1.6;
— divers 4.4 0/0;

Disons, sans attendre, qu'en ce qui concerne le mouvement maritime français, qui paraît, au premier abord, assez satisfaisant, il est formé de 24 steamers du service régulier de la Compagnie des Messageries Maritimes, un chaque mois venant du Japon, et un venant de France, des steamers de la compagnie havraise péninsulaire et des Chargeurs Réunis, qui viennent occasionnellement, et trop rarement, chercher du fret à Bombay, et enfin de l'entrée et de la sortie de boutres arabes (29 entrés, 31 sortis), portant pavillon français, lesquels tendent à grossir, indirectement, comme unités, le mouvement maritime français, lequel est, au contraire, insuffisant. En dehors des vapeurs français, mentionnés ci-dessus, il résulte des statistiques du Consulat, que les exportations de produits indiens, à destination de la France, y ont été portés, en cette année fiscale, par 78 navires étrangers, savoir :

62 navires anglais : 143,850 tonnes;
4 navires autrichiens : 8.1.74 tonnes;

12 navires allemands : 37,836 tonnes, à côté de 62 steamers anglais partis de Bombay pour la France, chargés de fret, on ne trouve qu'un seul steamer anglais, portant 2,909 tonnes. Il y a, là, à l'exportation, un fret considérable qui nous échappe. D'un autre côté, les importations françaises nous arrivent par voie détournée : les Messageries auraient peut-être avantage à doubler leur service régulier par l'envoi d'un cargo boat mensuel, à fret modéré, recommandé au commerce français par une publicité étendue.

Sur les 1,062 vapeurs entrés et sortis en 1901-1902 à Bombay pour le trafic étranger, 489, c'est-à-dire, en nombres ronds, la moitié, étaient à destination du canal de Suez ou en venaient.

Cabotage. — Les chiffres ci-dessus sont indépendants du mouvement maritime au cabotage, pour le trafic entre Bombay et les ports de l'Inde. Ce mouvement s'est élevé en 1901-1902, à près de cinq millions et demi de tonnes, entrées et sorties, ce qui donne un mouvement effectif de près de 7,960,000 tonnes, chiffre qui indique suffisamment l'intensité du trafic de ce port, lequel est, en outre, un des ports du monde où les charges sont le moins élevées.

Tonnage total. — Dans ce total ne figure pas le tonnage des navires entrés ou sortis sur lest. Si l'on compte ce tonnage, le chiffre réel du mouvement maritime à Bombay a dépassé 9 millions de tonnes.

Un nouveau dock est sur le point d'être construit, pour supplémenter les deux docks, Prince et Victoria, devenus insuffisants : il aura une superficie de 20 hectares et une profondeur de 33 pieds, avec cale sèche de 850 pieds de long. Il fera l'objet d'un rapport spécial.

Commerce global de Bombay (entrées et sorties réunies).

Place des principaux pays dans ce mouvement global. — Si l'on considère le commerce total de Bombay (c'est-à-dire importation et exportation de marchandises, numéraire et métaux précieux), on trouve, par les principaux pays, les proportions suivantes, indiquant la part qu'ils y prennent respectivement :

1. Angleterre, 28.42 0/0 ;
2. Chine (Hongkong et les ports à traité), 19.7 0/0 ;
3. Japon, 9.51 0/0 ;
4. La France, 6.58 0/0 ;
5. La Belgique, 5.76 0/0 ;
6. L'Allemagne, 4.75 0/0 ;
7. L'Autriche-Hongrie, 3.73 0/0 ;
8. L'Italie, 3.54 0/0 ;
9. L'Ile Maurice, 2.84 0/0 ;
10. La Perse, 2.46 0/0.

Nous ne donnons ce tableau que pour mémoire, car, pour la plupart des pays, ce n'est qu'un trompe-l'œil. Il faudrait examiner à part chaque pays, ce qui encombrerait ce rapport de chiffres inutiles. Nous allons examiner, en guise de conclusions, ce qui concerne, plus spécialement, la France.

CONCLUSIONS.

Ecart entre les importations de la France et ses importations. — Bien qu'une grosse partie de nos importations parvienne à Bombay sous pavillon étranger, ce qui tend à diminuer dans une certaine proportion, d'ailleurs difficile à fixer, l'écart entre nos ventes (12 millions de francs) et nos achats (62 millions), cet écart n'en est pas moins très regrettable, d'autant plus qu'il n'est pas spécial à Bombay, et se retrouve dans les chiffres relatifs au mouvement commercial de l'Inde entière. Nous lui avons vendu, en effet, pour seulement 23 millions 1/2 de marchandises (1.7 0/0 du total) et nous lui avons acheté pour 151 millions de francs de produits (7.4 0/0).

Nous achetons donc, dans l'Inde comme à Bombay, en moyenne cinq ou six fois plus que nous vendons. L'écart est trop grand, et tous nos efforts doivent tendre à le faire diminuer.

Déjà un mouvement se manifeste en ce sens, au moins en ce qui concerne Bombay. Pour les quatre dernières années précédentes, notre importation qui s'était maintenue stationnaire en

ce port, entre 8 millions 1/2 et 9 millions 1/2 de francs, a passé d'un seul coup à 12 millions. Cette augmentation de 27.6 0/0, en une seule année, est d'autant plus remarquable que les importations de marchandises étrangères n'offrent au total qu'une augmentation d'un peu moins de 8 0/0. Ce résultat encourageant est dû aux efforts de notre commerce pour utiliser les renseignements qui lui sont fournis, soit directement, soit par l'Office national du Commerce extérieur, et aussi aux nombreux avis donnés au commerce local. Il n'y a aucune raison pour que ce relèvement, si bien commencé, ne se continue pas dans l'avenir.

Les principales marchandises importées et susceptibles d'accroissement sont les soies en pièces, les soies mélangées, les vêtements, la mercerie, l'horlogerie, le safran, le brandy, les vins, les perles fausses, du cuivre et du plomb, des conserves, des lainages, des fils de soie, etc.

Le commerce par colis postal est assez important : il s'est élevé à 465,000 fr. et tend à augmenter. La poste a un traducteur français attitré pour cette branche intéressante des importations. Enfin, comme je l'ai déjà dit, ce chiffre de 12 millions est, beaucoup, au-dessous du chiffre réel, un grand nombre de produits français passant par des ports étrangers, et étant portés aux relevés d'autres pays.

Quant aux exportations dont le total atteint le chiffre de près de 62 millions de francs, il est bon de se souvenir que les cinq sixièmes se composent de graines oléagineuses dont les cinq plus importantes sont :

Les graines de sésame : 13,960,000 fr.
— de lin : 12,684,000 fr.
— de colza (navette) : 9,375,000 fr.
— de pavot (œillette) : 4,535,000 fr.
— de ricin : 4,129,000 fr.

Comme l'importance de la culture de la betterave en France va forcément diminuer, sous peine d'une surproduction dangereuse, l'imposition de droits sur les graines oléagineuses faisant concurrence aux nôtres, tout en laissant les autres entrer en franchise, serait peut-être une solution heureuse de la difficulté. Ces 50 millions de francs de graines que nous importons de Bombay formeraient un fret qui échappe à notre marine marchande et qui pourraient utilement alimenter un certain nombre de cargo-boats des Messageries maritimes, et les navires des Chargeurs Réunis et de la Compagnie Havraise Péninsulaire, en quête d'un fret de retour, au moyen d'un léger crochet en dehors de leurs parcours réguliers. Ils peuvent même venir à l'aventure : il y a toujours sur notre rade du fret disponible.

Le reste des exportations de Bombay en France se compose de coton (9,870,000 fr., 11,000 tonnes 1/2), des noix de myrobolams, pour la teinture, 3,500 tonnes ; quelques soieries, des huiles essentielles, de la gomme arabique, des cornes et des

peaux, du chanvre et autres produits en quantités négligeables.

Abyssinie. — Avec l'Abyssinie, Bombay a peu de relations directes, moins d'un million de francs. Mais ce chiffre peut induire en erreur. Le mouvement commercial avec l'Abyssinie se fait par Aden qui sert de port de transbordement..

Madagascar. — Avec Madagascar, les relations commerciales de Bombay sont très faibles. Notre Colonie importe à ce port pour une trentaine de mille francs de marchandises, et nous en expédions dans les ports malgaches pour une valeur de 470,000 francs, formant, en tout, à peine un demi-million de francs d'échanges. Nous vendons du «Ghî» (beurre), des huiles de sésame et de coco, du riz, des cotonnades anglaises réexportées pour une cinquantaine de mille francs, de la quincaillerie, et 80,000 francs de Kérosine russe en caisse. Il y a quelque apparence de voir augmenter, plus tard, ce trafic, qui aura, d'ailleurs, toujours, pour base, au moins au début, la fourniture des articles pour l'usage des Hindous, établis à Madagascar, dont l'exclusion dont ils sont victimes dans l'Afrique du Sud ne peut qu'augmenter le nombre dans notre colonie, pour son plus grand avantage.

L. Vossion,
Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 27 AOUT 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 255

MAROC

Mouvement commercial du Maroc pour 1901. Importation. — Exportation.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.		Prix.
240.	— **Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902.	» 10
241.	— **Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901.	» 40
242.	— **États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902	» 20
243.	— **Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902.	» 20
244.	— **Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 . . .	» 20
245.	— **Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902	» 20
246.	— **Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation.	» 10
247.	— **Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902	» 20
248.	— **Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901.	» 50
249.	— **Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France	» 30
250.	— **Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902	» 10
251.	— **Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse	» 40
252.	— **Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902.	» 20
253.	— **Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	— **Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30

MAROC

Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation.

Tanger... En l'absence de tout service de statistique au Maroc, les données relatives au Commerce extérieur de ce pays doivent être recueillies annuellement par nos agents dans les différents ports d'importation et d'exportation pour être ensuite centralisées et totalisées à la Légation.

Afin de permettre d'apprécier la valeur des conclusions qui se dégagent de ces données, il n'est pas inutile d'indiquer brièvement la méthode suivie pour les établir.

En ce qui concerne les importations, les quantités sont déterminées d'après les registres tenus par les différentes douanes et attentivement dépouillés par nos agents. Mais ces registres ne contiennent que les indications extraites des manifestes des Compagnies de navigation, c'est-à-dire la nomenclature des colis avec mention du navire qui les a débarqués, sans que le poids, la valeur et la provenance réelle de ces colis y soient spécifiés. Seuls, les manifestes des Compagnies de navigation françaises mentionnent le poids. Dans ces conditions, l'estimation des quantités ne peut avoir pour base que les renseignements obligeamment fournis par les maisons de commerce sur le poids moyen des colis qu'elles reçoivent et l'exactitude en varie nécessairement pour les différents articles selon que le poids des colis qui les renferment est plus ou moins uniforme.

Une observation analogue peut être faite en ce qui concerne les valeurs qui sont également déterminées par une enquête effectuée auprès des commerçants, aucune autre indication ne pouvant être recueillie en l'absence de factures consulaires et en raison de l'impossibilité d'obtenir communication des estimations qui servent de base aux autorités douanières pour la perception des droits *ad valorem*. Il en résulte que la moyenne des valeurs exprimée dans ce travail est plus ou moins exacte selon qu'il s'agit d'articles comportant des catégories plus ou moins nombreuses. Ces valeurs sont d'ailleurs établies d'après le prix d'achat dans le pays d'origine et non d'après le prix de vente au Maroc.

Dans ce travail, les quantités ont été converties en valeurs qui sont seules mentionnées dans les relevés statistiques et qui sont uniformément exprimées en francs.

Il convient de noter que les chiffres ainsi réunis ne représen-

tent pas la totalité des échanges du Maroc, aucune indication ne pouvant être fournie, faute d'agents en ces différents points, sur le commerce du port de Saffi, des Présides espagnols et de la frontière algérienne.

Ces constatations suffisent à expliquer le défaut de concordance entre les chiffres ainsi réunis et ceux publiés par les services de statistiques des divers pays en relations d'affaires avec le Maroc, indépendamment du fait que les marchandises expédiées en fin d'année sont portées au départ au compte de l'année qui finit et, à l'arrivée, au compte de l'année nouvelle.

Sous la réserve de ces observations, le chiffre connu du commerce extérieur du Maroc, importations et exportations réunies, s'élève à 76,903,701 fr. pour l'année 1901, contre 77,527.626 fr. pour l'année précédente. Si ces deux chiffres diffèrent peu, par contre ils se répartissent très inégalement entre leurs deux éléments. Alors que pendant l'année 1900, les exportations ont atteint la somme de 41,965,864 fr., tandis que les importations ne dépassaient pas 35,561,762 fr.; en 1901, cette proportion est plus que renversée au profit des importations qui s'élèvent à 44,109,083 fr. contre une exportation de 32,794,618 fr. seulement.

Cet excédent considérable des achats sur les ventes au cours de l'année 1901, s'explique par le résultat inverse de l'année précédente dont l'excédent d'exportations a servi à solder l'excédent d'importations de la campagne suivante. Si des observations pouvaient être faites sur une période d'années plus considérable, on constaterait sans doute que cette alternative se produit assez fréquemment comme dans tous les pays à peu près exclusivement agricoles et où le mouvement des exportations subit les vicissitudes des récoltes. D'ailleurs, les deux éléments du Commerce extérieur, envisagés également pour une période assez étendue, doivent tendre à un équilibre parfait dans un pays où, faute de fortune mobilière et en raison de l'immutabilité de la fortune immobilière, les produits ne peuvent se payer qu'avec des produits.

Si l'on tient compte, en outre, de ce double fait que le Maroc ne possédant pas, jusqu'en ces derniers temps du moins, de dette extérieure n'effectue pas de remises au dehors pour en assurer le service et que les habitudes sédentaires de ses habitants excluent la possibilité de toute autre dépense à l'étranger on peut considérer qu'à la différence des pays qui participent à la vie économique des peuples modernes dont nombre de phénomènes tendent à fausser les résultats de la balance commerciale celle-ci exprime fidèlement, en ce qui concerne le Maroc, la balance des dettes et des créances. Toutefois, si une différence pouvait être relevée, ce ne serait qu'au profit des créances, par suite de l'affluence chaque année croissante des touristes européens qui visitent la côte marocaine et dont les dépenses n'ont aucune contre-partie à l'étranger.

En outre, en ce qui concerne les importations, les renseignements puisés dans les registres de la douane ne permettent d'établir aucune distinction entre le commerce général et le commerce spécial, car ils portent sur l'ensemble des marchandises débarquées dans les ports marocains et non sur celles qui acquittent les droits de douane pour être définitivement introduites dans le pays. Les chiffres afférents aux exportations étant communiqués par les Compagnies de navigation qui mentionnent seulement les marchandises orignaires du pays, il en résulte que la comparaison s'établit entre des éléments de nature différente, les chiffres de l'importation étant ceux du commerce général, tandis que ceux de l'exportation ne s'appliquent qu'au commerce spécial. Cependant les résultats de la comparaison n'en sont pas sensiblement altérés par une augmentation factice des importations car, faute d'entrepôts et de marchés voisins pour les produits composant la majeure partie des achats du Maroc, le commerce de réexportation peut y être considéré comme à peu près négligeable.

Les deux tableaux suivants font connaître comment les chiffres ci-dessus énoncés se repartissent entre les principaux pays de provenance et de destination (1) :

Tableau comparatif, par pays de provenance et de destination, des importations et exportations du Maroc pendant l'année 1900.

Pays de provenance et de destination.	Exportations.	Importations.	Totaux par pays.
	(Valeurs en francs.)		
Grande-Bretagne	11.086.124	17.712.956	28.799.080
France	9.073.898	12.110.612	21.184.510
Allemagne	5.766.386	2.582.938	8.349.324
Espagne	10.332.344	485.774	10.818.118
États-Unis	2.127.562	43.750	2.171.312
Belgique	»	2.049.407	2.049.407
Autriche	»	383.158	383.158
Pays-Bas	»	92.525	92.525
Italie	1.140.513	98.492	1.239.005
Égypte	1.653.835	»	1.653.835
Portugal	769.592	2.150	771.742
Turquie, Tripoli et Brésil.	15.610	»	15.610
Totaux	41.965.864	35.561.762	77.527.626

(1) Pour ne pas surcharger ce travail d'une documentation trop encombrante, les chiffres les plus caractéristiques y ont seuls été mentionnés. Pour les compléter, il y a lieu de consulter les diverses séries de tableaux ci-annexées qui contiennent par port les indications les plus détaillées sur les importations, les exportations et la navigation.

On peut prendre connaissance des tableaux dont il s'agit à l'Office national du Commerce extérieur, 3, rue Feydeau.

Tableau comparatif, par pays de provenance et de destination, des importations et exportations du Maroc pendant l'année 1901.

Pays de provenance et de destination.	Exportations.	Importations.	Totaux par pays.
	(Valeurs en francs.)		
Grande-Bretagne	9.484.388	23.555.556	33.039.944
France	5.275.697	13.001.781	18.277.478
Allemagne	2.986.676	3.442.842	6.429.518
Belgique	»	2.215.338	2.215.338
Autriche	»	1.069.539	1.069.539
Italie	1.315.878	132.999	1.448.877
Pays-Bas	»	61.600	61.600
Portugal	429.840	4.725	434.565
Espagne	8.821.731	624.703	9.446.434
Égypte	1.703.732	»	1.703.732
Turquie et Tripoli	30.904	»	30.904
États-Unis	2.745.772	»	2.745.772
Totaux	32.794.618	44.109.083	76.903.701

Il résulte de ces chiffres que l'Angleterre occupe toujours, en apparence, la première place dans les échanges du Maroc avec un commerce total de 28,799,080 fr. en 1900 et de 33,039,944 fr. en 1901, contre 21,184,510 et 18,277,478 fr. pour la France pendant ces deux années. Mais, pour apprécier exactement la portée de ces chiffres, il convient de rappeler :

1° Qu'ils sont établis, non d'après l'origine réelle des marchandises, mais d'après le pavillon sous lequel elles sont expédiées et que par suite de la prépondérance du pavillon anglais dans les transports maritimes internationonaux, le commerce de l'Angleterre se trouve artificiellement grossi dans une mesure impossible à déterminer avec précision, mais qui doit être proportionnée à la supériorité de sa marine marchande au Maroc, comparée à celle des principaux pays concurrents;

2° Que les denrées introduites au Maroc après avoir transité par Gibraltar sont en réalité de toutes provenances, mais n'en sont pas moins classées sous la rubrique de la Grande-Bretagne.

3° Que les chiffres ci-dessus indiqués du commerce français ne comprennent pas les échanges du Maroc avec l'Algérie. Or, même en ne tenant aucun compte des deux observations précédentes, l'importance de ces échanges suffit à assurer à la France le premier rang dans le commerce extérieur du Maroc.

Il résulte, en effet, des statistiques publiées dans le « Tableau général du commerce et de la navigation de la France » pour l'année 1901 (1er volume, page 721) que le commerce du Maroc avec notre colonie limitrophe, importations et exportations réunies, atteint le chiffre de 16,781,307 fr., en augmentation de 4,737,000 fr. sur l'année précédente, ce qui porte à 35,064,785 francs le chiffre total de notre commerce avec le Maroc, contre 33,039,944 fr. seulement pour la Grande-Bretagne.

Mais si le commerce anglais semble nous disputer la première place, aucun pays n'est en situation de lui disputer la seconde. L'Allemagne n'occupe, en effet, le troisième rang qu'avec un commerce total de 6,429,518 fr., inférieur d'environ 25 0/0 à celui de l'année précédente, qui était de 8,349,324 fr. Le commerce espagnol paraît avoir l'avantage sur le commerce allemand avec un chiffre de 10,818,118 fr. en 1900 et de 9 millions 446,434 fr. en 1901, mais ce commerce se compose presque exclusivement d'importations de produits marocains.

Tableau comparatif des importations de toutes marchandises du Maroc pendant l'année 1900.

Ports.	France.	Angleterre.	Espagne.	Autriche.	Belgique.	Allemagne.	Italie.	Pays-Bas.	Portugal et États-Unis.	Total par ville.
Tanger.	1.696.447	3.282.771	273.483	383.158	321.660	679.823	63.842	92.525	»	6.693.709
Larache	1.097.659	1.462.425	3.775	»	235.050	64.125	2.150	»	2.150	2.867.325
Rabat.	1.231.827	1.363.895	»	»	4.500	134.920	»	»	»	2.735.142
Casablanca . . .	2.202.413	3.825.375	53.145	»	269.050	885.605	31.900	»	»	7.267.488
Mazagan	2.998.650	3.684.200	9.625	»	1.110.550	405.650	»	»	43.750	8.252.425
Saffi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mogador	2.675.987	3.539.216	119.295	»	208.597	363.405	»	»	»	6.906.500
Tétouan	207.638	555.074	26.461	»	»	49.410	600	»	»	839.173
Total. . .	12.110.612	17.712.956	485.774	383.158	2.049.407	2.582.938	98.492	92.525	45.900	35.561.762

Tableau comparatif des importations de toutes marchandises au Maroc pendant l'année 1901.

Ports.	France.	Angleterre.	Espagne.	Autriche.	Belgique.	Allemagne.	Italie.	Pays-Bas.	Portugal.	Total par ville.
Tanger. . . .	1.346.486	3.752.323	335.770	523.895	92.070	888.270	106.487	61.600	»	7.606.901
Larache . . .	1.461.600	3.079.375	»	14.600	387.850	101.725	»	»	4.725	5.043.875
Rabat	1.292.570	1.326.560	»	»	»	580.560	»	»	»	3.199.690
Casablanca . .	3.020.336	4.461.900	78.783	94.169	194.040	970.425	18.900	»	»	8.838.544
Mazagan . . .	2.312.750	6.593.250	27.500	122.750	1.096.800	275.350	»	»	»	10.428.400
Saffi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mogador . . .	2.729.439	3.424.303	61.925	314.134	450.578	554.462	7.612	»	»	7.542.453
Tétouan . . .	338.600	917.845	120.425	»	»	72.050	»	»	»	1.449.220
Total. . .	13.001.781	23.555.556	624.703	1.069.539	2.215.338	3.442.842	132.999	61.600	4.725	44.109.083

IMPORTATION.

Ainsi qu'on l'a déjà vu, les importations du Maroc se sont élevées à 44,109,083 fr. en 1901, contre 35,561,762 fr. en 1900. Les deux tableaux A et B font connaître comment ces chiffres se décomposent entre les divers pays de provenance et les différents ports de destination.

C'est l'Angleterre qui profite pour la plus grande partie de l'augmentation de 8,547,321 fr. que la comparaison de ces deux années fait ressortir eu faveur de 1901. Ses importations se sont, en effet, élevées de 17,712,950 fr. à 23,555,556 fr.

La France participe aussi dans une assez large mesure à cette augmentation, le chiffre de ses ventes atteignant 13,001,781 fr. en 1901 au lieu de 12,110,612 fr. en 1900.

Vient ensuite l'Allemagne avec 3,442,842 fr. contre 2,582,938 francs en 1900.

L'accroissement proportionnellement le plus considérable est celui des importations autrichiennes qui passent d'une année à l'autre de 383,158 fr. à 1,069,539 fr.

La série A des tableaux contient l'indication des principaux éléments de cette importation ainsi que des pays d'origine et des ports de débarquement.

En les examinant par ordre d'importance, on trouve successivement :

1° Les **cotonnades** dont les expéditions au Maroc représentent une somme de 16,013,956 fr. dans laquelle les articles anglais figurent pour 15,728,779 fr. La France et l'Allemagne se partagent le reste, avec un chiffre d'affaires, la première, de 188,698 fr. et la seconde de 72,604 fr. L'importation française est à peu près exclusivement composée de tissus de Pondichéry dont la vente ne paraît pas d'ailleurs susceptible d'un grand développement. L'Angleterre jouit donc en pareille matière d'un veritable monopole contre lequel il ne semble pas possible de lutter avec succès en l'état actuel de notre industrie. L'expérience en a, d'ailleurs, été faite récemment, plus concluante qu'elle ne pourrait l'être au Maroc, auprès d'une clientèle dont les habitudes sont à peu près les mêmes, en Algérie où malgré les avantages douaniers assurés à nos produits, on a dû reconnaître l'impossibilité de concurrencer les cotonnades anglaises.

Cependant, si l'importance du débouché à conquérir en Afrique peut décider nos fabricants à renouveler leur outillage et à transformer leurs procédés selon les exigences de la clientèle, ils trouveront les plus utiles indications dans une note récemment adressée, sur le commerce des cotonnades au Maroc, à l'Office national du Commerce extérieur, par le Conseiller du

Commerce extérieur résidant à Tanger. Ce document auquel est joint un échantillonnage complet, avec indication des prix et des métrages, precise les conditions dans lesquelles des articles similaires français pourraient être introduits au Maroc.

Ce sont, non seulement les procédés de fabrication, mais aussi les méthodes d'exportation qu'il conviendrait de modifier pour atteindre ce résultat. Des facilités de paiement devraient être consenties à l'exemple des maisons anglaises qui reçoivent les paiements en compte courant généralement après un délai de six mois avec intérêts à compter de la date de la facture. Souvent même ce terme est dépassé lorsque les garanties de solvabilité semblent suffisantes. Les fabricants n'ont, d'ailleurs, pas à se préoccuper du côté commercial de la question, car aucun d'eux ne produisant tous les articles demandés, ils sont obligés de recourir à l'entremise de grandes maisons de commissions qui centralisent, les commandes et sont représentées par des agents généraux à Tanger et des sous-agents dans les villes de la côte et de l'intérieur.

2° Les **sucres** occupent la seconde place parmi les importations du Maroc, avec un chiffre de 10,254,278 fr. dont près des trois quarts, exactement 7,366,337 fr. sont d'origine française. Mais il faut compter avec la concurrence de plus en plus redoutable des sucres belges (1,824,179) et autrichiens (721,673 fr.) qu'il y a quelques années à peine étaient inconnus sur le marché marocain. Cependant, en raison de sa supériorité notoire et de l'ancienneté de sa réputation au Maroc, le sucre français devrait y être sans rival si les maisons de commission qui servent d'intermédiaires entre les raffineries et les maisons d'importation tenaient un plus grand compte des exigences locales.

Tout d'abord, pour les sucres plus que pour tout article, il est nécessaire d'accorder les plus grandes facilités de paiement, en raison de la tendance de la plupart des commerçants de demi-gros à acheter les sucres à crédit pour les revendre au comptant et se procurer de la sorte les fonds nécessaires à l'achat de produits d'exportation dont ils attendent la vente pour s'acquitter.

Si cette opération destinée à procurer gratuitement des fonds de roulement à des négociants dépourvus de capitaux s'applique particulièrement au sucre, c'est par suite de la facilité avec laquelle s'écoule ce produit auquel son prix et son volume à peu près constants confèrent même dans certaines régions du Maroc une valeur d'échange dans les transactions.

En outre, le pain de sucre joue dans la vie marocaine un rôle considérable car il est d'usage de ne pas engager une affaire, présenter une requête, entrer en relations avec un personnage quelconque, etc., sans offrir un ou plusieurs pains de sucre. Il en résulte que non seulement le Maroc constitue un débouché fort étendu pour ce produit mais aussi que, selon les circonstances, des pains de sucre de dimensions inégales sont

plus ou moins recherchés et, d'après des informations autorisées, alors que nos fabricants s'obstinent à leur conserver le même modèle, nos concurrents belges et autrichiens voient préférer les leurs, moins à cause de leur bas prix que de leur petit format ingénieusement réduit à la mesure des moyens des plus modestes donateurs.

3° Les **tissus de laine** représentent une valeur de 981,214 fr. et proviennent à peu près exclusivement des trois pays suivants : Allemagne (393,575 fr.), France (311,225 fr.) et Angleterre (203,575 fr.). Depuis quelque temps les articles belges ont pris pied sur le marché marocain et figurent dans le total ci dessus pour une somme de 49,150 fr. ;

4° Pour les **articles d'épicerie** (767,848 fr.), la France vient en première ligne avec un chiffre de ventes de 389,445 fr. contre 311,991 fr. pour l'Angleterre et 47,849 fr. pour l'Allemagne.

Si les articles français d'épicerie semblent encore être recherchés de préférence en ce qui concerne les beurres et les conserves, il n'en est pas de même des bougies dont la consommation est considérable au Maroc et qui tendent à être exclusivement fournies par l'Angleterre. Tous nos agents signalent cependant la supériorité de la bougie française sur la bougie anglaise, dans les villes du Sud notamment, où la bougie anglaise devient inutilisable au-dessus d'une température de 40 degrés qui lui fait perdre sa rigidité. Les indigènes se rendent bien compte de cette défectuosité et seraient heureux de trouver sur les marchés du sud des bougies françaises qui n'y pénètrent plus depuis qu'elles sont remplacées par les bougies anglaises sur les villes de la côte où naissent les courants commerciaux qui se répandent ensuite dans les régions les plus reculées du Maroc, bien que les nécessités locales n'y soient plus les mêmes. La disparition graduelle de la bougie française du marché marocain doit être imputée (comme d'ailleurs en ce qui concerne la plupart des articles) moins à son prix plus élevé qu'à l'indifférence des fabricants pour les goûts spéciaux de la clientèle. Pour reconquérir le marché, il suffirait sans doute de modifier les calibres conformément aux usages du pays et, afin de conserver un débouché dans les villes de la côte, de fabriquer, à l'exemple de l'Angleterre, des bougies à la paraffine qui, tout en résistant à la température du littoral moins élevée que dans les villes de l'intérieur, ont sur la bougie de stéarine, qui devrait être réservée à cer dernières, le double avantage du bon marché d'une apparence qui séduit particulièrement l'acheteur marocain ;

5° Pour les **tissus de soie**, la France fait un chiffre de ventes de 662,202 fr. sur un total de 711,228 fr. Le reste se partage entre l'Angleterre, l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie ;

6° La **quincaillerie** (620,837 fr.) vient pour la plus grande partie d'Angleterre (332,915 fr.) et d'Allemagne (198,209 fr.). La France ne fournit cet article que pour une somme de 77,619 fr.

7° Les **farines et semoules** (493,685 fr.) viennent surtout

de France (279,100 fr.), d'Angleterre (190,300) et d'Espagne 22,725).

0° Les **soies grèges** sont à peu près exclusivement achetées en France 397,000 fr. sur un total de 430,000 fr. Le reste vient d'Angleterre et d'Italie.

9° Pour la **papeterie**, la France conserve toujours l'avantage (80,581 fr. sur un total de 135,038), mais la concurrence devient de plus en plus active de la part de l'Allemagne, de la Belgique, et de l'Autriche.

Les indications qui précèdent montrent que la situation de notre commerce d'importation au Maroc, comparée à celle du commerce anglais et allemand, est plutôt satisfaisante. Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que la plupart des marchandises expédiées au Maroc étant classées d'après la nationalité du pavillon et non d'après leur provenance réelle, la part qui nous est attribuée est forcément au-dessous de la vérité, tandis que celle des pays comme l'Angleterre et l'Allemagne, dont la marine marchande a des relations plus actives que la nôtre avec les côtes marocaines tend a être exagérée. A l'exception, en effet de quelques articles suisses qui sont transportés sous pavillon français, toutes les marchandises expédiées par nos navires sont bien d'origine française, tandis que les navires anglais transportent des marchandises de toutes provenances et que les compagnies allemandes chargent la plus grande partie des importations autrichiennes, belges et hollandaises à destination du Maroc. Sans doute, lorsqu'il s'agit de certains articles tels que les sucres dont l'origine peut-être aisément controlée, les tableaux ci-joints les mentionnent au compte de leur véritable pays de provenance. Mais en ce qui concerne de nombreux articles également importés au Maroc par l'Angleterre ou l'Allemagne et par les pays tributaires de leur marine marchande, la distinction est à peu près impossible à établir et il en résulte que pour être apprécié à sa juste valeur, le mouvement des importations anglaises et allemandes, tel qu'il est exprimé dans les tableaux ci-annexés, doit subir une forte réduction,

Il y a lieu aussi de tenir compte de ce fait que les importations de bijoux qui échappent à toute constatation mais qui atteignent une valeur notoirement considérable sont à peu près intégralement d'origine française.

Une observation analogue s'applique aux colis postaux dont il n'est pas tenu compte dans les relevés ci-joints et qui constituent un appoint plus important de nos importations que de celles de nos concurrents, car les produits français représentant plus que tous les autres une grande valeur sous un petit volume se prêtent plus particulièrement à ce mode d'expédition.

Enfin pour mesurer exactement la part de la France dans la vie économique du Maroc, il convient de noter la prépondérance incontestable que l'esprit d'entreprise de nos nationaux leur a

assurée dans l'organisation industrielle naissante du pays, notamment à Tanger où la plupart des industries nouvelles sont entre leurs mains. Un grand développement peut être réservé à ce mouvement qui ne s'applique encore qu'à l'élaboration d'un petit nombre des matières premières abondantes dans le pays et à des entreprises qui n'exigent pas des capitaux importants ou une main-d'œuvre très expérimentée (tanneries, minoteries, fabrique de briques, scieries mécaniques, fabrique de glace, etc.

Cependant la situation de notre commerce n'est pas encore celle que devraient lui assurer le bon renom particulier de nos produits au Maroc, la proximité de nos côtes et le voisinage de l'Algérie où nous pourrions trouver des éléments exceptionnels de propagande si nos fabricants se décidaient à y recruter, notamment dans la province d'Oran des représentants au courant des mœurs des indigènes ainsi que des langues arabe et espagnole et qui, grâce à ces connaissances spéciales, pourraient rendre à notre commerce au Maroc des services dont nos concurrents chercheraient vainement l'équivalent.

Sans doute, nos commerçants pourraient prendre pied sur le marché marocain par l'entremise des grandes maisons d'importation locales dont quelques-unes sont dirigées par nos compatriotes et offrent toutes les garanties désirables de compétence et d'honorabilité. Mais il ne faut pas oublier que ces maisons, qui sont déjà chargées de la représentation d'un grand nombre de fabricants étrangers de toutes nationalités ont avant tout le souci légitime de développer leur chiffre d'affaires, donnent particulièrement leurs soins aux intérêts des exportateurs qui leur fournissent un assortiment plus varié, leur consentent des conditions plus avantageuses ou leur témoignent une attention plus soutenue, notamment par l'envoi périodique d'agents spéciaux. Le représentant permanent d'une maison et son commis-voyageur, loin de s'exclure, se complètent au contraire mutuellement et constituent, avec des fonctions solidaires mais distinctes, les deux organes indispensables de l'expansion commerciale au dehors. Alors que le rôle du premier consiste moins à engager ou même à développer les affaires qu'à effectuer toutes les opérations et à donner tous les renseignements qu'elles comportent (réception et répartition des marchandises entre des sous-agents, encaissement des factures, surveillance des crédits, indication des concurrents nouveaux ou des conditions nouvelles du marché, etc., etc.); le second doit, au début de chaque campagne, stimuler par sa présence l'activité de l'agent local et surtout le mettre à même d'obtenir de nouvelles commandes en plaçant sous les yeux des clients un échantillonnage complet qui leur permet de décider en connaissance de cause. Or, pour certains articles comprenant un très grand nombre de catégories dont les types changent fréquemment et qui constituent un des éléments importants de nos exportations, tels que les nouveautés ou les articles de Paris, un échantillonnage complet ne peut être mis à la disposition d'un repré-

sentant permanent, parce que la valeur intrinsèque en est disproportionnée avec les bénéfices des affaires d'une seule place, surtout lorsqu'il s'agit d'un marché relativement étroit comme celui du Maroc, tandis qu'il n'en est pas de même du commis-voyageur qui peut, avec le même assortiment, obtenir des ordres dans les différents pays qu'il visite. Aussi, dans le cas où nos exportateurs ne jugeraient pas que l'importance du débouché marocain justifie les frais d'un voyage spécial, ceux d'entre eux qui sont en relations d'affaires avec l'Espagne seraient bien inspirés de donner l'ordre à leurs voyageurs, dans ce dernier pays, de visiter tout au moins la côte du Maroc.

Enfin, si nos commerçants veulent réduire au strict minimum leurs frais d'études, il leur suffira de demander à l'un des principaux commerçants français établi au Maroc, et dont la Légation donnerait volontiers l'indication, l'envoi des principaux types des articles étrangers en faveur auprès du public avec la mention des prix correspondants et des délais de paiement. Ces données leur permettront d'examiner s'ils peuvent tenter avec quelques chances de succès d'introduire leur production au Maroc.

Il n'est pas douteux, d'ailleurs, que si nos maisons d'exportation chargeaient des agents de confiance d'effectuer sur place une enquête approfondie, les résultats n'en soient très favorables à l'expansion de notre commerce. Sans négliger, en effet, les observations générales qui sont pour ainsi dire de style dans toutes les études sur les moyens de développer notre commerce à l'étranger — et qui ont trait principalement au contraste partout constaté entre la supériorité de nos produits et l'infériorité de notre initiative commerciale, à la nécessité d'une plus stricte appropriation de ces produits aux habitudes et aux besoins de ces clients, à la propagande plus active ou plus ingénieuse de nos rivaux, enfin, aux facilités de toute nature qu'ils sont plus que nos compatriotes disposés à accorder, il importe d'insister particulièrement, en ce qui concerne le Maroc, sur l'ignorance d'autant plus regrettable de nos commerçants que les conditions des affaires y répondent mieux peut être que partout ailleurs à leurs tendances : car, contrairement au préjugé de ceux qui apprécient la garantie d'un pays, au point de vue commercial d'après son organisation politique, tout concourt à donner ici à nos compatriotes ce qu'ils recherchent avant même le profit, c'est-à dire la sécurité.

A cet égard, la situation est caractérisée par le fait que le commerce étranger jouit au Maroc de deux ordres de garanties par tout ailleurs incompatibles : celles qui résultent des institutions locales et celles qui découlent des institutions européennes.

D'un côté, en effet, la législation extrêmement rigoureuse sur les faillites, fait que les commerçants n'épargnent aucun effort pour les éviter. La banqueroute frauduleuse est chose inconnue au Maroc où la contrainte par corps pour dettes est en vigueur et où la suspension des paiements entraîne immédiatement la fermeture des magasins. En outre, dans un pays où toute la fortune est immobilière, les ressources d'un commerçant sont

aussi faciles à apprécier que difficiles à dissimuler, de sorte que les maisons d'importations sont en mesure de proportionner les crédits aux facultés de leurs clients et que ceux-ci n'ont aucun moyen de soustraire leurs biens à la connaissance de leurs créanciers. Enfin, l'absence de fortune mobilière exclut la spéculation qui introduit dans les affaires le principal élément d'insécurité et engendre ailleurs la plupart des faillites. Nos exportateurs devraient aussi apprécier particulièrement un marché où, par la force des choses, la plupart des opérations sont fermes et où la consignation qui leur inspire généralement plus de répugnance qu'à nos rivaux, en raison de l'aléa qu'elle comporte, est à peu près impossible, faute de magasins pour abriter les marchandises ou de marchés voisins pour les réexporter en cas de non réalisation au Maroc et aussi par suite de l'étroitesse relative du marché marocain dont il est trop facile de calculer d'avance la puissance d'achat pour qu'il soit nécessaire d'accumuler des stocks destinés à parer à des besoins éventuels. Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que les affaires au Maroc soient plus sûres et plus faciles que dans nombre de pays considérés comme mieux policés et qu'au témoignage des maisons d'importation établies au Maroc depnis de longues années, les inventaires annuels font à peine ressortir sur les recou vrements une perte moyenne de 1/4 0/0.

D'autre part, il ne faut pas perdre de vue qu'en matière commerciale, comme en matière civile, les litiges dans lesquels des européens sont intéressés, sont portés non devant la justice locale, mais devant le Tribunal Consulaire du défendeur et qu'ainsi les plaideurs sont assurés de toutes les garanties d'impartialité.

Il n'est pas inutile de rappeler également que le respect de la propriété industrielle est assuré au Maroc grâce à la protection efficace que les marques de fabrique trouvent dans des arrangements conclus à ce sujet entre le Gouvernement Chérifien et les puissances intéressées.

Enfin, nos commerçants ont l'avantage de pouvoir recourir, pour se procurer certains renseignements ou faciliter leurs recouvrements, au Comptoir National d'Escompte, le seul établissement de crédit européen qui ait installé une agence à Tanser, ou au Crédit Lyonnais qui possède un correspondant dans cette ville.

D'après certains renseignements autorisés, les plus timorés de nos exportateurs pourraient faire des expéditions en toute sécurité au Maroc, car certaines maisons de premier ordre y seraient disposées à jouer le rôle d'agent ducroire moyennant une commission de garantie de 10 0/0.

EXPORTATION

Les deux tableaux ci-après indiquent comment les chiffres de 41,965,864 fr. et de 32,794,618 fr., qui représentent le total connu des exportations marocaines par voie de mer en 1900 et en 1901 se partagent entre les pays de destination et les différents ports d'expédition :

Tableau comparatif des exportations de toutes marchandises du Maroc pendant l'année 1900.

	France.	Angleterre.	Espagne.	Égypte.	Etats-Unis.	Allemagne.	Italie.	Tripoli et Brésil.	Portugal.	Total par ville.
Tanger.	887.720	2.000.934	3.999.519	1.653.835	622.562	138.337	77.076	15.610	54.742	9.450.335
Larache	408.500	349.625	232.800	»	»	56.525	»	»	128.375	1.175.825
Rabat.	437.400	242.415	1.280	»	»	219.912	»	»	»	901.007
Casablanca. . .	3.745.926	1.741.700	2.680.330	»	141.875	686.250	452.750	»	448.175	9.897.006
Mazagan	1.464.225	3.837.800	3.256.125	»	»	972.175	»	»	138.300	9.668.625
Saffi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mogador	2.110.374	2.845.863	147.250	»	1.363.125	3.693.187	610.687	»	»	10.770.486
Tétouan	19.753	67.787	15.040	»	»	»	»	»	»	102.580
Total. . . .	9.073.898	11.086.124	10.332.344	1.653.835	2.127.562	5.766.386	1.140.513	15.610	769.592	41.965.864

Tableau comparatif des exportations de toutes marchandises du Maroc pendant l'année 1901.

	France.	Angleterre.	Espagne.	Égypte.	États-Unis.	Allemagne.	Italie.	Tripoli et Turquie.	Portugal.	Total par ville.
Tanger.	1.026.279	1.577.433	4.484.211	1.703.732	273.900	179.018	11.731	30.904	»	9.287.208
Larache	375 000	539.300	216.575	»	»	21.075	»	»	78.450	1.230.400
Rabat	432.930	416.051	2.500	»	»	81.915	»	»	4.240	937.636
Casablanca. . .	2.056.717	2.545.800	1.813.830	»	258.065	497.135	127.207	»	309.400	7.608.154
Mazagan	693.700	3.055.750	2.212.000	»	»	524.825	»	»	37.750	6.524.025
Saffi	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mogador	631.846	1.288.304	72.140	»	2.213.807	1.675.083	1.176.940	»	»	7.058.1[illegible]0
Tétouan	59.225	61.750	20.475	»	»	7.625	»	»	»	149.075
Total. . .	5.275.697	9.484.388	8.821.731	1.703.732	2.745.772	2.986.676	1.315.878	30.904	429.840	32.794.618

La moins-value considérable de 9,171,246 fr,, que ces chiffres font ressortir pour l'année 1901, est imputable aux mauvaises récoltes et ne doit pas être considérée comme l'indice d'une crise durable. Certaines indications donnent même à penser que, pendant l'année 1902, l'équilibre a été rétabli entre les importations et les exportations.

Cette diminution a inégalement affecté les achats des divers pays. C'est en Allemagne qu'ils ont fléchi dans la plus forte proportion, passant de 5,766;386 fr. en 1900 à 2,986,676 fr. en 1901. Ce recul considérable est attribué aux mécomptes éprouvés par certains exportateurs dans la réalisation de consignations faites à Hambourg au cours de l'année précédente et qui auraient déterminé les intéressés à les diriger à l'avenir sur d'autres places.

Les expéditions pour la France sont tombées de 9,073,898 fr. en 1900 à 5,275,697 en 1901. Les exportations à destination de l'Angleterre, de l'Espagne, de l'Égypte, des États-Unis, de l'Italie ont varié dans une mesure bien moindre. Ces brusques et inégales différences ne proviennent pas, d'ailleurs, d'un déplacement des courants commerciaux, mais de l'aléa des récoltes qui n'affecte pas chaque année au même degré les principaux articles respectivement prépondérants dans les achats des différents pays.

Une observation analogue peut s'appliquer aux variations relevées dans le mouvement des différents ports et qui correspondent aux conditions inégales des récoltes de la même année dans les différentes régions auxquelles ces ports servent de débouchés.

La série B des tableaux montre la répartition des principaux éléments de l'exportation marocaine.

Ce sont toujours les **céréales** qui viennent en première ligne, en comprenant sous cette dénomination les produits suivants : blé, orge, maïs, fèves, pois-chiches, alpiste, lentilles, aldoura, lin, sésames, cumin, carvi, coriandre, fenu grec. L'ensemble de ces exportations représente une valeur de 8,205,856 fr.

Dans ce total, l'Angleterre figure pour 3,520,874 fr.
L'Espagne pour 2,963,495 fr.
La France pour 1,124,181 fr.
Le Portugal pour 397,575 fr.

Viennent ensuite les **œufs** pour une valeur de 5,102,648 fr. L'Angleterre en achète pour 2,409,619 fr., l'Espagne pour 2,167,199 fr.; l'Allemagne pour 370,906 fr.; la France pour 133,435 fr. seulement.

Les expéditions de **peaux de chèvres** représentent une somme de 4,375,259 fr. Ce sont les États-Unis qui absorbent la majeure partie de cet article (2,714,278 fr.) dont l'exportation constitue d'ailleurs à peu près exclusivement le commerce de

cette puissance avec le Maroc. Des expéditions considérables de cet article sont également faites en France (1,370,385 fr.).

La France achète la plus grande partie des **laines** (644,473 fr. sur un total de 1,094,639 fr.). L'Allemagne tend aussi à devenir un débouché pour cet article (246,892 fr.).

La **cire jaune** est exportée pour une somme de 922,516 fr., dont :

631,785 fr. pour l'Allemagne ;
144,000 fr. pour l'Angleterre ;
143,707 fr. pour la France.

Les **amandes** constituent un des principaux articles de l'exportation marocaine. Le seul port de Mogador, qui en centralise la plus grande partie, en a expédié en 1900 pour 5,976,000 fr., dont 2,432,000 en Allemagne et 1,816,000 en Angleterre. La mauvaise récolte de 1901 s'est traduite par une diminution considérable et tout à fait exceptionnelle (809,375 fr. seulement), dont 544,260 fr. pour l'Allemagne et 239,714 fr. pour l'Angleterre, soit en moins 5,166,625 fr.

C'est aussi de Mogador que sont expédiées la plupart des **huiles** marocaines.

En 1901, l'Allemagne en a exporté pour 609,493 fr. ;
L'Angleterre pour 57,210 fr. ;
La France pour 365,687 fr. ;
L'Italie pour 973,620 fr.

Ce dernier chiffre doit être considéré comme anormal et s'expliquerait par une mauvaise récolte des olives en Italie.

Les exportations de **bœufs** par voie de mer, c'est-à-dire à peu près exclusivement par Tanger, représentent une valeur de 2,853,210 fr., dont 1,500,100 pour l'Espagne et 1,353,110 pour l'Angleterre, c'est-à-dire pour Gibraltar et pour Malte.

La ville de Fez, qui est à peu près la seule où l'éloignement de la côte et la difficulté des communications aient conservé quelque vitalité aux industries indigènes, exporte une quantité assez considérable de produits manufacturés. Il est assez difficile d'évaluer l'importance de ce mouvement qui est dirigé en grande partie par caravanes dans le sud de l'Algérie, au Sénégal et au Soudan.

Parmi ces produits, on cite surtout les **babouches** dont l'exportation s'élèverait à la somme de 1,500,000 fr. L'Égypte en absorbe la moitié et le reste semble se partager également entre l'Algérie et le Sénégal.

Les industries de tissage occupent à Fez environ 1,000 ouvriers et fournissent à l'Algérie méridionale et au Sénégal des haïks et des burnous.

La mégisserie et le corroyage comptent aussi parmi les industries les plus florissantes de Fez et occupent environ 1,500 ouvriers. C'est à Fez que les artisans indigènes savent donner au cuir ce grain particulier qui caractérise le marocain.

Toutes les industries de cuir, y compris la sellerie qui est également en honneur à Fez, trouvent dans nos colonies africaines un débouché impossible à évaluer, mais dont il convient de tenir compte dans l'appréciation de la part de la France ou de ses colonies dans les exportations marocaines.

Enfin, le bilan de nos rapports économiques avec le Maroc ne doit pas omettre la source la plus abondante de revenus qui en résulte pour ce pays, c'est-à-dire l'exportation de la main-d'œuvre marocaine en Algérie. D'après certains renseignements qui paraissent sérieux, 57,000 marocains appartenant surtout aux régions du Riff et du Sous émigreraient annuellement en Algérie d'où, après un séjour d'un an environ employé à des travaux dans les mines, les exploitations agricoles ou les chantiers de construction, il reviendraient chez eux avec un pécule évalue à une moyenne de près de 300 francs par tête, soit un gain total de 15 à 16 millions de francs par an. Des indications assez précises peuvent être obtenues à cet égard auprès de certaines maisons de commerce de la frontière Algérienne que les ouvriers marocains utilisent comme banques de dépôt et qui sont ainsi à même d'appécier assez exactement l'importance de leurs épargnes.

NAVIGATION.

Le tableau suivant indique la part des divers pavillons dans le mouvement de la navigation des ports marocains :

Navigation générale des ports du Maroc pendant l'année 1901.

Pavillons.	Tanger.		Tétouan.		Larache.		Rabat.		Casablanca.		Mazagan.		Saffi.		Mogador.		Total.	
	Nomb.	Tonnage.	Nomb.	Tonnage.	Nomb.	Tonnage.	Nomb.	Tonnage.	Nomb.	Tonnage.	Nomb.	Tonnage.	Nomb.	Ton. nage.	Nomb.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Français. . . .	131	83.927	18	13.423	31	17.954	21	12.307	70	43.011	60	39.245	12	7.530	66	53.700	409	271.097
Anglais	302	147.971	66	4.866	40	27.322	30	24.460	87	77.090	67	71.693	31	32.997	98	125.000	721	511.399
Allemand . . .	74	71.320	3	2.830	18	14.025	15	11.487	56	49.519	59	52.369	41	33.827	88	85.000	354	320.377
Espagnol . . .	629	136.649	54	1.157	51	2.000	2	422	74	26.589	68	26.829	2	648	16	6.700	897	200.994
Hollandais. . .	9	7.403	»	»	2	184	1	133	»	»	1	196	2	231	»	»	15	8.147
Italien	20	33.553	»	»	»	»	»	»	1	170	1	394	»	»	2	2 725	24	36.842
Suédois	1	357	»	»	»	»	»	»	1	697	»	»	1	58	»	»	3	1.112
Norvégien . . .	»	»	»	»	2	440	»	»	1	675	1	357	1	302	»	»	5	1.774
Portugais . . .	29	601	»	»	10	600	7	133	14	1.858	3	478	5	770	2	32	70	4.472
Autrichien. . .	13	20.989	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	8.025	17	29.014
Danois	»	»	»	»	3	449	»	»	2	278	»	»	11	1.229	»	»	16	1.956
Russe.	»	»	»	»	1	129	»	»	2	247	2	340	»	»	»	»	5	716
Total . . .	1.208	502.770	142	22.276	158	63.103	76	48.942	308	200.134	262	191.901	106	77.592	276	281.182	2.536	1.387.900

En ce qui concerne les droits de ports perçus au Maroc, la nomenclature des diverses compagnies de navigation françaises ou étrangères et les desiderata du commerce français, quant aux améliorations à introduire dans nos services maritimes sur la côte marocaine, il suffira de se reporter aux indications contenues dans le dernier rapport commercial de ce poste, publié en supplément au *Moniteur officiel du Commerce* du 9 janvier 1902.

De Saint-Aulaire,
Secrétaire de la Légation de France.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 3 SEPTEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 256

ESPAGNE

Situation économique et commerciale des îles Baléares.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 30 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.		Prix.
240.	— **Italie** : Mouvement commercial et maritime du port de Palerme pendant l'année 1902.	» 10
241.	— **Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901	» 40
242.	— **États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902	» 10
243.	— **Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902	» 20
244.	— **Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 . . .	» 20
245.	— **Possessions des Etats-Unis d'Amérique** : (Iles Philippines) : Situation des Iles Philippines à la fin de l'année 1902	» 20
246.	— **Russie** : Aperçu de la situation économique du Grand-Duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation	» 10
247.	— **Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902	» 20
248.	— **Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901)	» 50
249.	— **Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France	» 30
250.	— **Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902	» 10
251.	— **Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — Maisons de commerce européennes en Perse. — Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse ; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse.	» 40
252.	— **Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20
253.	— **Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	— **Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30
255.	— **Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation.	» 20

ESPAGNE

Situation économique et commerciale des îles Baléares.

Palma... L'archipel des Baléares se compose des îles Majorque, Minorque, Ibiza, Formentera, Cabrera, Dragonera, Conejera et autres petits îlots de moindre importance. D'une superficie totale de 492,970 hectares. il forme une province espagnole qui se distingue par sa situation spéciale, par son climat tempéré, par la fertilité de son sol et par la densité de la population. Nous laisserons de côté les îlots de peu d'étendue qui ne sont en quelque sorte que des annexes de Majorque, de Minorque et d'Ibiza pour nous occuper seulement de ces trois dernières îles.

MAJORQUE.

Considérations générales.

Majorque occupe une surface de 361,792 hectares. Toute la côte du Nord-Ouest est hérissée d'une bordure montagneuse qui, par son altitude, variant entre 500 et 1,500 mètres, abrite des vents du Nord tout le reste de l'île, vaste plaine coupée çà et là par des coteaux et des accidents de terrain.

La Cordillière ne donne naissance à aucune rivière d'un cours constant; Majorque n'est sillonnée que par des torrents presque toujours à sec ; l'eau n'y paraît qu'au moment des pluies ou lorsque la neige recouvre le sommet des montagnes. La sécheresse éprouve souvent la campagne, où l'on ne dispose, comme dans les villes d'ailleurs, que de l'eau de puits et de citernes. Le climat est tempéré et humide, bien que les pluies soient peu fréquentes.

Sans être uniforme et constante, la température n'est pas exposée à des variations aussi brusques que sur le continent. Ce qui caractérise les vents, c'est leur inconstance et leur variété ; il n'y a pas, à proprement parler, de vents périodiques, attendu qu'ils se succèdent sans ordre et sans raison, les uns aux autres. Toutefois, en hiver, c'est le vent du Nord qui domine, tandis qu'en été les vents du Sud apportent dans l'île un surcroît de chaleur et d'humidité.

PREMIÈRE PARTIE.

Agriculture.

Les considérations générales qui précèdent donneront l'explication de la nature des cultures qui ont dû être appropriées aux conditions géographiques et climatériques de l'île. La principale richesse agricole de Majorque consiste dans les cultures arborescentes et spécialement dans celle des arbres fruitiers. Les cultures alimentaires, telles que celles des céréales, des légumes et de la pomme de terre, occupent une bien moins grande surface et donnent un rendement inférieur aux précédentes. A la suite des coupes sombres qui y ont été pratiquées, les forêts s'éclaircissent de jour en jour davantage. Sauf quelques rares exceptions, les prairies naturelles et artificielles font défaut. On ne se livre non plus dans l'île à aucune culture industrielle. Par contre le gibier y abonde, les eaux du littoral sont très poissonneuses ; enfin l'élevage du porc et de la volaille se fait sur une grande échelle et donne lieu à un commerce d'exportation très actif.

I. — Cultures arborescentes.

Amandes. — Les amandiers couvrent une surface de 8 à 10,000 hectares. Dans le cours du dernier siècle, cette culture a pris un grand développement ; elle se propage encore aujourd'hui par suite des conditions favorables qu'elle rencontre. On plante tous les ans de nouveaux arbustes dans les anciens vignobles phylloxérés et plus particulièrement dans les terrains pauvres. La récolte de 1902 a été assez bonne, un peu meilleure que celle de l'année précédente ; elle a atteint le chiffre de 3,500,000 kilog., qui, aux cours actuels de 235 piécettes les 100 kilogrammes, représentent une valeur de 8 millions de piécettes. La presque totalité de ce fruit s'exporte en Angleterre, en Allemagne et en France. L'Espagne en reçoit très peu.

Figues. — On cultive le figuier aux Baléares depuis les temps les plus reculés; c'est l'arbre qui paraît le plus approprié au terrain et au climat de l'archipel. D'autre part, le fruit sert d'aliment aux riches et aux pauvres, aux hommes et aux animaux. On distingue dans le commerce deux espèces de figues : la « blaqueta » ou « l'alicantina », qualité ordinaire au cou allongé et coriace, dont la production est considérable ; elle se consomme presque toute sur place et vaut de 26 à 30 piécettes les 100 kilog. La seconde espèce, dite « Bordisot », qualité plus fine et plus recherchée, est séchée avec le plus grand soin, placée ensuite dans des petites caisses de 10 kilog. et enfin exportée

presque en totalité en France par Marseille; elle est cotée 37 piécettes les 100 kilog. En 1901, on avait exporté 85,000 caisses de 10 kilog., soit, à 37 fr. les 100 kilog., une valeur totale de 300,000 piécettes. En 1902, les pluies qui sont tombées en septembre et octobre n'ont pas permis de sécher les fruits dans des conditions normales et par conséquent de les utiliser pour l'exportation ; c'est ce qui explique que les expéditions du dernier exercice soient tombées au chiffre de 30,000 caisses. Il convient d'ajouter que les quantités exportées ne s'appliquent qu'à la qualité dite « Bordisot » et ne représentent qu'une petite partie de la production totale. Le rendement de l'espèce inférieure, « l'alicantina », s'élèverait à 8 millions de kilogrammes, évalués à 2 ou 3 millions de piécettes. Bien que la superficie de culture n'ait pas varié sensiblement depuis plusieurs années, 15 à 20,000 hectares environ, grâce à l'amélioration de la culture, on constate une notable augmentation dans le rendement.

Abricots. — La culture de l'abricotier a été introduite aux Baléares à une date relativement récente. Dans les cinq dernières années, elle a pris une extension considérable : Presque tous les anciens vignobles de la plaine ont été remplacés par cet arbre fruitier. Pour donner aux plants plus de consistance, on le greffe sur des pieds d'amandier ; grâce à ce procédé, l'arbre commence à produire à partir de la troisième année. Pour conserver le fruit en vue de l'exportation, on extrait le noyau, après avoir partagé l'abricot en deux parties qui sont ensuite chauffées au bain-marie et renfermées dans des boîtes en fer blanc. Le fruit ainsi préparé est connu sous le nom de pulpe d'abricot. C'est en 1901 que l'on a obtenu la récolte la plus abondante ; on a exporté cette année-là 65,000 caisses de 50 kilogs, soit 3,250,000 kilogs, qui, au cours de 35 piécettes le quintral métrique, représentaient une valeur de plus d'un million de piècettes. En 1902, le rendement a diminué de près de moitié et le chiffre des expéditions au dehors n'a pas dépassé 35,000 caisses évaluées à 600,000 piécettes. Le commerce d'exportation de ce produit est monopolisé aujourd'hui par la place de Londres. En outre des chiffres indiqués ci-dessus, il faut compter que la consommation insulaire absorbe environ 100,000 kilogs de ce fruit.

Oranges et citrons.— Les champs d'orangers et de citronniers sont localisés dans la vallée de Soller, entourée de hautes montagnes qui l'abritent aussi bien des vents froids du Nord que des vents chauds du Sud-Est. Ces deux plantations, et notamment la première, s'étendent sur une superficie de plus de 400 hectares ; elles entretiennent, à elles seules, à peu près exclusivement, par la culture, le commerce et la navigation, toute l'activité économique de la vallée et du port de Soller. C'est de ce centre de production qu'une flottille de voiliers transporte ces fruits à Cette et à Marseille et c'est de cette localité que partent, tous les ans, au mois de janvier, les négociants

en gros et en détail pour écouler les produits de leur sol dans tout le Midi de la France où ceux-ci sont connus sous le nom d'oranges de Majorque. Voici les statistiques relatives aux deux derniers exercices :

Année 1901 :

Production d'oranges et de citrons.	1.420.000	kilogs.
Exportation d'oranges	975.000	—
Exportation de citrons	235.000	—

Année 1902 :

Production d'oranges et de citrons.	1.060.000	kilogs.
Exportation d'oranges	660.000	—
Exportation de citrons	120.000	—

On vend les oranges de 12 à 15 piécettes les 100 kilogs; les citrons et les mandarines, qui ont une valeur marchande plus élevée, ont été cotés en 1901 et 1902 au prix de 25 piécettes. Bien que les cours des oranges et des mandarines accusent une grande différence, on confond cependant dans les statistiques ces deux catégories de fruits. En somme, le rendement total des oranges, des mandarines et des citrons de la vallée de Soller peut être estimé à une somme annuelle de 300,000 piécettes.

Caroubes. — Le caroubier pousse dans les terrains les plus ingrats et ne craint pas la sécheresse ; il semble demander très peu de chose, non seulement à la main de l'homme, mais encore à la nature ; aussi couvre-t-il une étendue considérable de l'île de Majorque, 10,000 hectares environ et cependant on continue toujours à planter dans les parties montagneuses aujourd'hui déboisées ou ravagées par le phylloxéra. La consommation du pays est énorme. Mélangé avec les fèves et l'avoine, le fruit sert pendant toute l'année à l'alimentation de tous les bestiaux de trait ou de boucherie. D'une qualité inférieure à celle d'Italie et du Levant, la caroube des Baléares est expédiée en Espagne et dans les ports français de la Méditerranée. Sur les 10,000 tonnes auxquelles on évalue la production totale, on n'en a exporté que 3,000 en 1901 et que 1,000 en 1902. Les cours oscillent entre 10 et 13 piécettes les 100 kilogs. Au taux moyen de 11 piécettes, la valeur de la récolte dépasserait un million de piécettes.

Capres. — On cultive le caprier dans les deux régions de Campos et de Llubi. Le rendement annuel est de 200,000 kilogs de capres. Jusqu'à l'année dernière, les prix moyens ne s'écartaient guère du taux de 50 centimes le kilogramme. La récolte de 1902 ayant été très insuffisante, les capres se sont vendues à des cours variant entre 1 piècette et 1 p. 75. La majeure partie s'exporte à Marseille.

Huile d'olive. — Les statistiques les plus récentes assignent aux olivaies une surface de 26,000 hectares. Aujourd'hui ce chiffre n'est plus conforme à la réalité, car depuis six ans le nombre des pieds d'oliviers a constamment diminué. Cet arbre

disparaît peu à peu de la plaine où il est remplacé par l'amandier et d'autres arbres fruitiers ; il préfère, il est vrai, la région montagneuse et tout spécialement la partie de la montagne exposée au Nord. Si l'on continue à arracher les oliviers de la plaine et à cantonner cette culture sur les hauteurs, il arrivera, certainement, un moment où la production de l'huile ne dépassera guère la quantité necessaire aux besoins de la consommation insulaire. La récolte a été abondante en 1901 et insuffisante en 1902. D'ailleurs, depuis une vingtaine d'années, on constate une grande irrégularité dans les rendements qui sont rarement satisfaisants pendant deux années consécutives. La production moyenne de la dernière période décennale a été de 30,000 hectolitres d'huile. La qualité inférieure de l'huile de Majorque est due à l'ancien procédé de cueillette que la routine a conservé jusqu'à nos jours. Pour faire la récolte, on attend que les olives tombent d'elles-mêmes ; il en résulte que les fruits manquent d'homogénéité; car si la plupart ont atteint le degré de maturité voulu, un grand nombre sont verts ou à moitié mûrs ou mangés par les vers, ou même déjà rances par excès de maturité. Toute aussi défectueuse que la cueillette, la fabrication de l'huile donne un produit qui ne saurait trouver de débouchés en en dehors de l'Espagne, à moins de subir au préalable une rectification sérieuse. D'ailleurs, la presque totalité de la production se consomme dans l'île. Les cours moyens de l'huile comestible ne s'écartent guère de 90 piécettes les 100 kilogrammes.

Vins. — En 1891, année ou le phylloxéra a fait ici sa première apparition, les Baléares possédaient 25,000 hectares de vignobles qui donnaient une récolte d'un million d'hectolitres de vin. A l'heure actuelle, tout est contaminé : 20,500 hectares ont complètement disparu et les 4,500 hectares qui luttent encore contre la maladie, sont destinés à succomber à brève échéance. La dernière récolte vinicole n'a pas dépassé 50,000 hectolitres dont une partie a été convertie en alcool et dont le reste a alimenté la consommation locale. Il faut remarquer toutefois que la production ne suffit pas à satisfaire aux besoins du pays et que les vins de la Péninsule viennent en assez grande quantité combler le déficit. D'autre part, les nouvelles plantations américaines représentent à peine mille hectares et depuis quelques années la reconstitution des vignobles paraît complètement abandonnée. L'agriculteur s'adonne de préférence à la culture des arbres fruitiers dont les rendements sont d'ailleurs plus rémunérateurs.

II. Cultures alimentaires.

Céréales. — La terre et le climat des Baléares ne sont pas favorables aux céréales ; cependant le souvenir encore vivace dans les campagnes des famines des siècles passés incite l'agriculteur à consacrer aux semailles du blé, de l'avoine et de l'orge une partie de ses terres dont il ne retire qu'un faible revenu.

On compte qu'un hectolitre de blé ensemencé n'en produit que six et qu'un hectolitre d'avoine ou d'orge n'en donne que huit. La culture du blé s'étend sur 35,000 hectares ; celles de l'avoine et de l'orge, chacune d'elles, sur 14 à 18,000 hectares. On a la coutume d'alterner ces cultures entre elles en y ajoutant celle des légumes. Ainsi, dans les terres les plus fertiles, on sème des fèves, la première année ; du blé, la seconde ; de l'orge, la troisième et on laisse le champ en friche, la quatrième et dernière année. Dans les terres de qualité inférieure, on alterne entre les fèves, le blé et l'orge suivi de la prairie naturelle ou de la jachère. Les récoltes sont toujours médiocres ; la production atteint à peine le quart du chiffre de la consommation.

La production de l'orge et de l'avoine est aussi insuffisante que celle du blé. Les approvisionnements sont fournis par les commerçants de Barcelone et de Carthagène qui vont les acheter eux-mêmes en Castille et en Andalousie. Les arrivages annuels s'élèvent à 1,500 tonnes pour l'orge et à 3,000 pour l'avoine; les cours sont de 20 à 22 piécettes, les 100 kilogrammes, pour la première de ces céréales et de 18 à 19 pour la seconde.

Presque tout le riz qui se consomme dans l'archipel est importé du Sud de l'Espagne et principalement de Valence. Les diverses tentatives de culture de riz aux Baléares n'ont pas donné de bons résultats, cette plante ne peut, d'ailleurs, prospérer dans un pays où l'eau fait défaut.

La production du maïs est insignifiante ; l'importation ne comprend qu'une quantité négligeable. L'agriculteur remplace avantageusement cette céréale pour l'alimentation du bétail par les caroubes, l'orge, l'avoine et les fèves.

Quant au seigle, il est à peu près inconnu des paysans majorquins.

Légumes. — Les légumes verts, primeurs et plantes maraîchères ne donnent lieu à aucun commerce, soit d'importation, soit d'exportation. La production suffit aux besoins de la consommation.

En ce qui concerne les légumes secs, il en est deux, les fèves et les haricots, qui sont cultivés à Majorque sur une grande échelle. Les champs de fèves occupent une surface moyenne de 12,000 hectares. Les deux dernières récoltes ne se sont pas trop écartées du chiffre normal que l'on peut évaluer à 160,000 hectolitres, soit un rendement moyen de 12 à 18 hectolitres par hectare. Frais ou sec, ce légume est utilisé pendant toute l'année pour l'alimentation des paysans et du bétail. Aussi, bien qu'elle soit considérable, la production est-elle toujours insuffisante et importe t-on tous les ans environ 5,000 tonnes de l'Espagne, de la Sicile et du Maroc. On vend les fèves, à raison de 25 piécettes les 100 kilogrammes.

La culture des haricots est localisée dans les contrées de La Puebla et de Muro, bourgades situées au Nord de Majorque. On

en produit environ 2,000 tonnes, dont 1,200 sont expédiées au dehors par Palma et Alcudia. Les cours de cette denrée varient entre 43 et 47 piécettes les 100 kilogrammes.

Les autres légumes secs, pois, pois chiches et lentilles se cultivent en très petites quantités.

La pomme de terre, sous la forme de primeurs, est l'objet d'une culture intensive et d'un certain commerce pendant trois à quatre mois, de mai à août. La production moyenne s'élève alors à 50,000 quintaux métriques et les prix varient entre 4 et 10 piécettes les 100 kilog. Néanmoins l'exportation est peu active ; l'an dernier, elle n'a pas dépassé 2,000 quintaux métriques. Quant aux pommes de terre ordinaires, il y a déficit constant dans le rendement annuel ; il est comblé par de gros achats effectués dans la Péninsule ibérique et notamment à Alicante et à Valence.

On a mis à profit les terres les plus pauvres pour la culture de la patate (moniato). Cette plante a pris rapidement une grande extension ; elle a contribué à augmenter le taux des fermages. On en exporte une dizaine de tonnes en Espagne, en Algérie et en France. La patate se vend 11 piécettes les 100 kilogrammes.

A 15 kilomètres de Palma, on s'adonne à la culture intensive de l'ail que l'on exporte aux Antilles. Les expéditions sont d'ordinaire de 200,000 kilog. et les cours de 58 piécettes le quintal métrique.

Le piment de Majorque se consomme sur place ; il sert à la confection des boudins et des saucisses et est mélangé à la viande de porc conservée.

III. **Cultures industrielles.** — On ne cultive aux Baléares aucune des plantes utilisées comme matières premières dans les diverses branches de l'industrie manufacturière. Les plantes textiles, tinctoriales, oléagineuses sont inconnues dans la flore et l'agriculture majorquine. On a essayé d'acclimater ici la betterave sans y réussir, probablement à cause de la sécheresse du climat et du manque d'eau pour l'irrigation. Les champs de mûriers étaient relativement nombreux dans l'île au XVIIIe siècle et au commencement du XIXe ; la sériciculture constituait alors une source importante de la richesse agricole. Depuis soixante ans, la maladie a ravagé tous les mûriers et a, par conséquent, rendu désormais impossible la production de cocons et l'élevage du ver à soie.

IV. **Culture forestière.** — Dans le cours du dernier siècle, on a déboisé les Baléares dans des proportions telles que la production insulaire ne suffit plus aujourd'hui aux besoins de l'industrie et notamment de celle de la scierie. De nombreux voiliers partent sur lest pour l'Italie et la Corse, d'où ils reviennent chargés de bois brut. Toutefois, les grosses cargaisons arrivent de la Suède, de la Russie et des États-Unis (11,000 mètres cubes, 62 piécettes le mètre cube). Les seules

essences forestières de l'archipel sont le pin d'Alep en assez grande abondance et le chêne (quercus ilex) en plus petite quantité; il existe, en outre, plusieurs variétés d'arbustes, tels que buis, myrtes, lentisques, etc. Le bois brut est élaboré à Majorque par sept scieries mécaniques et exporté ensuite dans la péninsule sous les formes suivantes : charpentes, poutres, poutrelles, planches et caisses d'emballage. Il en sort, en moyenne, 70,000 kilog. chaque année et chaque kilogramme vaut 6 piécettes 50 centimes.

V. **Cultures fourragères.** — La sécheresse du climat et le manque d'eau qui s'opposeut, ainsi qn'on l'a déjà fait observer, à l'implantation de certaines cultures aux Baléares, n'ont pas permis non plus aux majorquins de consacrer une partie de leurs terres à des prairies naturelles ou artificielles. Les pâturages font ici complètement défaut, si l'on en excepte quelques champs de luzerne, d'ailleurs, très clairsemés. Pendant l'année de jachère, il pousse dans les champs une grande variété d'herbes sauvages qui servent à alimenter le bétail. Sous ces deux réserves, on ne nourrit les animaux qu'avec les grains et des fruits : orge, avoine, son, caroubes, fèves, figues. On importe très peu de fourrage du dehors.

VI. **Élevage du bétail, de la volaille, pêche, chasse.** — L'absence de prairies rend absolument impossible l'élevage du bétail. Ce n'est que dans la région montagneuse du Nord-Ouest que l'on voit paître sur les hauteurs quelques troupeaux de moutons et de chèvres. Les bœufs et veaux sont fournis à la boucherie de Palma par l'île de Minorque ; quant au petit bétail, il est importé d'Alicante et d'Algérie. Étant données les difficultés inhérentes à l'entretien des bestiaux dans l île de Majorque, on comprend que l'on réduise au strict minimum le nombre de têtes indispensable à l'agriculture et à l'industrie. Voici les relevés officiels qui n'ont pas subi de notables modifications depuis plusieurs années :

Chevaux et juments	3.000	têtes.
Mules et mulets	16.000	—
Anes et ânesses	14.000	—
Bœufs et vaches	5.000	—
Moutons et brebis	63.000	—
Boucs et chèvres	7.000	—

L'importation du bétail de boucherie a été, l'année dernière, de 1,500 bœufs, vaches et veaux et de 10,000 moutons et brebis. Les abattoirs de Palma livrent à la consommation journalière dix bœufs et une centaine de moutons.

Porcs. — Si Majorque attend du dehors les approvisionnements de bétail qui lui sont nécessaires pour son alimentation et son industrie, elle se livre, par contre, à l'élevage intensif du porc. Cet animal se nourrit presque uniquement de caroubes, de fèves et de figues, c'est-à-dire des produits de l'île. On évalue

la production annuelle à 22,000 têtes, dont 15,000 sont exportées et 7,000 consommées dans le pays ou converties en conserves et charcuterie. Si l'on admet qu'un porc pèse en moyenne 150 kilogrammes et si l'on tient compte que les marchés se font d'ordinaire au cours de 1 piécette 10 centimes par kilogramme, chaque tête aura une valeur de 165 piécettes. D'après ces calculs, le rendement total serait déterminé en valeur par une somme de trois millions et demi de piécettes et celui de l'exportation par deux millions et demi.

Volaille. — Sans rapporter un bénéfice aussi considérable, l'élevage de la volaille (poules, poulets et lapins), ainsi que la vente des œufs constituent une industrie très lucrative pour l'agriculteur majorquin. On élève chaque année environ 400,000 poules, poulets et lapins; au taux moyen de 4 piécettes par tête, le revenu brut est de 1,600,000 piécettes. De ce total, 250,000 têtes sont exportées en Espagne et 150,000 sont absorbées par la consommation insulaire.

Le commerce des œufs se fait également sur une très grande échelle; on en vend tous les ans 600,000 douzaines, soit à 1 piécette la douzaine, 600,000 piécettes. 450,000 sont expédiées au dehors et le reste est consommé dans l'île.

Gibier. — Majorque est une île très giboyeuse où l'on chasse surtout la grive et en second lieu la perdrix, la bécasse, le lièvre et le lapin. De septembre à février, chaque année les chasseurs majorquins abattent 18,000 douzaines de grives et 5,000 têtes de perdrix, bécasses, lièvres et lapins. Les grives se vendent 2 piécettes 50 centimes par douzaine et les autres espèces de gibier 1 piécette 50 centimes par tête. Majorque retire donc de la chasse un profit de 525,000 piécettes. L'Espagne et l'étranger achètent 16,000 douzaines de grives et 4,000 têtes des autres espèces de gibier d'une valeur de 60,000 piécettes.

Poissons. — Le littoral de l'île fournit en grande quantité toutes les variétés du poisson méditerranéen. On évalue le produit de la pêche à 300,000 kilog. dont 200,000 vont approvisionner les centres de consommation importants comme celui de Barcelone. Au taux moyen d'une piécette le kilog., le rendement serait de 300,000 piécettes et la valeur de l'exportation de 200,000.

DEUXIÈME PARTIE.

INDUSTRIE.

I. — Industrie extractive.

Majorque a pour assises une roche très dure que l'on rencontre même dans la plaine à des profondeurs variant entre 25 cen-

timètres et un mètre. C'est pourquoi les pierres de toute espèce abondent dans l'île. Parmi les principales carrières, il convient de citer celles de pierres de construction de Porreras et de Andraitx, celle de pierres silex de Felanitx et celle de pierres à ciment d'Esporlas dont les quantités extraites atteignent 24,000 tonnes par an. Les fabriques de ciment, au nombre de cinq, n'ont qu'une importance relative ; elles ne produisent ensemble que 5 à 6,000 tonnes de ciment d'une qualité bien inférieure à celui qui est importé de France. Il est coté 1 piécette 70 centimes le quintal métrique.

On trouve également plusieurs carrières de marbre, du Jaspe tout le long de la cordillière du Nord-Ouest et du marbre noir à Arta ; il a une valeur moyenne de 100 piécettes le mètre cube.

Les salines de Santany donnent du sel marin en moindre quantité que celles d'Ibiza dont la production annuelle est de 63,000 tonnes.

On exploite à Alaro, à Campanet, à Llubi et à Sineu une dizaine de mines de lignite, d'où l'on extrait un total de 80 tonnes par jour, soit 24,000 par an. Ce minerai est utilisé par les petites fabriques insulaires au prix de 20 piécettes la tonne. Les grandes manufactures et la navigation consomment du charbon anglais dont l'importation annuelle à Palma est de 25,000 tonnes. Le « Cardiff » se vend sur cette place à raison de 45 à 50 piécettes la tonne.

Il y a lieu de signaler aussi huit gisements miniers de plomb à Andraitx, à Ibiza et à Mahon, d'une superficie de 800,000 mètres carrés ; le rendement en est insignifiant (150 tonnes par an) ; il est vrai que dans la plupart des mines l'exploitation serait actuellement interrompue à la suite de l'inondation des galeries.

Une Société vient de se constituer en vue de l'exploitation d'une mine de cuivre située au « Monte Toro », au centre de l'île de Minorque. On n'en est encore qu'à la phase préliminaire des expériences et des essais.

II. — Industrie métallurgique.

Les montagnes de Majorque étant presque complètement dépourvues de minerais, il n'y avait aucune raison et aucun intérêt pour y établir des hauts fourneaux. Cette industrie n'y est donc représentée par aucune usine.

III. — Industries mécaniques.

Machines à vapeur. — Palma possède une fabrique de machines à vapeur dirigée par la maison Juan Oliver. Grâce au bon marché de la main-d'œuvre et à la protection douanière, elle peut lutter contre la concurrence des industries similaires

étrangères, sans être parvenue cependant à les évincer du marché insulaire.

Machines diverses.— Les machines agricoles et industrielles, les outils en fer et les articles de ferronnerie sont élaborés à Palma par deux usines importantes : la « Fundicion mallorquina » constituée en Société coopérative et la maison « Carbonell Hermanos », qui ne sont pas encore arrivées non plus à donner satisfaction à toutes les demandes de l'Archipel. L'Angleterre, l'Allemagne et la France sont les pays importateurs de cette catégorie de marchandises. L'année dernière, les arrivages se sont accrus considérablement à cause de l'installation de l'éclairage électrique à Palma.

Constructions navales. — Dans cette branche de l'industrie mécanique, les Baléares sont également tributaires de l'étranger; elles ne possèdent aucun établissement de constructions navales. Les simples réparations et radoubs des navires en fer ne s'effectuent pas non plus ni à Palma, ni à Mahon où les matières premières, importées de l'étranger, coûtent beaucoup plus cher, bien qu'elles soient admises en franchise. Dans ces conditions, tous les gros bâtiments vont se faire radouber à Marseille ou à Gênes. Il y a toutefois dans le port de Palma pour les navires en bois un bassin de raboub (darse sèche) où peuvent entrer les vapeurs et les voiliers jaugeant moins de 500 tonneaux. Il est à l'abri du mouvement des vagues de la haute mer et on peut y coucher facilement les navires soit à sec, soit sur des pontons. Le corps de maëstrance se compose d'un personnel réunissant les capacités nécessaires pour toute espèce de réparations et la main-d'œuvre s'y recommande tout spécialement par le bon marché.

Divers. — Les autres branches de l'industrie mécanique ne sont pas représentées à Majorque ; il n'existe pas ici de fabriques d'armes, d'articles de quincaillerie et de voitures ou charrettes. Il convient cependant de signaler cinq ou six ateliers de charronnage où l'on travaille exclusivement pour les besoins de la région et où l'on se borne à monter les véhicules en employant les matières premières qui sont toutes importées de France.

IV. — Industries chimiques.

Distilleries et fabriques d'alcool. — Les distilleries, autrefois très nombreuses aux Baléares, ont diminué depuis plusieurs années de nombre et d'importance par suite de la majoration de l'impôt sur l'alcool et du manque de la matière première. L'archipel qui, onze ans auparavant, inondait de ses vins le marché français, ne produit plus aujourd'hui la quantité nécessaire à la consommation. Les principales maisons sont les suivantes : Salom y Rullan, Juan Suau, Roca Hermanos y Cia,

Pedro José Barrauch. Quelques-unes des anciennes distilleries subsistent encore, mais elles sont sans importance. La production de l'alcool s'élève à Majorque à 10 ou 12,000 hectolitres, dont la moitié, importée de Valence et d'Alicante, ne subit ici que l'opération de la rectification. L'eau-de-vie ne donne lieu, par elle-même, à aucun commerce d'exportation; elle sert de matière première aux fabriques de liqueurs qui sont très prospères aux Baléares. Aux cours actuels de 150 piécettes l'hectolitre, l'alcool de Majorque représente une valeur de 2 millions de piécettes.

Huileries. — La fabrication de l'huile d'olive est restée ici ce qu'elle était au moyen-âge au temps des Arabes; elle est effectuée par les paysans dans des locaux spéciaux où l'on emploie, comme principaux engins, le moulin et les pressoirs. Les meules en pierre sont mises en mouvement par la force animale; quant aux pressoirs, il y en a de toute espèce : à poutre, en bois et en fer; les pressoirs hydrauliques sont encore rares. La fabrication consiste à échauder à l'eau bouillante la pâte écrasée par la meule et à la soumettre ensuite an pressoir, d'où s'écoulent séparément, dans un certain ordre, suivant le dégré de pression, trois qualités différentes d'huile. Comme on l'a vu plus haut dans la partie afférente à l'agriculture, les récoltes des olives sont très variables et plus souvent mauvaises que bonnes; aussi, l'importation a-t-elle une tendance à se produire plus fréquemment que l'exportation. En dehors des moulins à huile, il existe quatre fabriques de marc d'huile, dont deux à la campagne et deux à Palma. Les dernières traitent le marc avec le sulfure de carbone et donnent une huile industrielle qui sert de matière première pour l'élaboration des savons. Ces établissements ne travaillent pas toute l'année. Au cours moyen de 90 piécettes, les 30,000 hectolitres d'huile de la récolte représentent une valeur de près de 3 millions de piécettes.

Savonneries. — Comme on vient de le remarquer, cette industrie trouve sur les lieux la matière première qui lui est nécessaire; cet avantage lui a permis de prendre un grand essor. Parmi les fabriques principales, on cite celles de MM. Boschi y Valent, de M. Guillermo Juan, de M. Manuel Salas et de M. Miguel Piza. On évalue la production annuelle à 1,500 tonnes, dont la moitié est envoyée aux Antilles et en Espagne, et le reste est consommé dans le pays. Cette marchandise se cote à des cours très différents les uns des autres, attendu que les types et les qualités offrent une grande variété. La moyenne des prix peut être fixée au taux de 50 piécettes les 100 kilog. D'après ce calcul, l'industrie des savons donnerait un rendement de 750,000 piécettes dont la moitié constituerait, par l'exportation, un bénéfice net pour le pays.

Industries du cuir. — Dans ce groupe, il faut écarter la corroierie, la mégisserie et la maroquinerie dont il n'y a pas d'établissement dans l'archipel; la chamoiserie n'en est encore

qu'à la période d'essai. La tannerie, au contraire, est une des industries les plus florissantes des Baléares. Les quarante fabriques qui fonctionnent à Majorque tannent tous les ans 1,200,000 kilogrammes de cuirs, dont 70 0/0 de grandes peaux ou cuirs de bœufs pour semelles et 30 0/0 de cuirs de veau et de vachette. Au taux moyen de 5 piécettes le kilogramme, la valeur approximative de cette marchandise sera de 6 millions de piécettes. Presque tout ce stock de cuirs tannés reste dans l'île où on l'utilise comme matière première dans la confection des chaussures. Une quantité insignifiante est vendue en Espagne et aux îles Canaries.

Allumettes chimiques. — En Espagne comme en France, la fabrication des allumettes chimiques fait l'objet d'un monopole de l'État; mais, à la différence du système français, l'Espagne n'a pas adopté le régime de l'exploitation directe, elle a cédé son privilège, en échange d'une annuité, aux anciennes manufactures réunies actuellement en syndicat. Une de ces manufactures, connue sous la raison sociale « Eduardo Roca y Hermanos », est installée dans les faubourgs de Palma; elle produit par jour 500 grosses de boîtes d'allumettes. Le rendement annuel se chiffrera par 150,000 grosses qui, au prix de fabrique moyen de 4 piécettes la grosse, représenteront une valeur de 600,000 piécettes. La consommation quotidienne de l'archipel ne dépasse guère 120 grosses; tout le reste est expédié aux entrepôts généraux du syndicat dans la Péninsule.

Matières résineuses. — Il n'y a, à proprement parler, aux Baléares, aucun établissement où l'on élabore des matières résineuses. On ne peut mentionner dans cette catégorie qu'une fabrique de brai ou goudron minéral, extrait des résidus du charbon. La production annuelle n'est que de 400 tonnes. Ce chiffre pourrait être facilement triplé si les usines à gaz et toutes les manufactures consentaient à vendre leurs résidus de charbon à Palma au lieu de les envoyer à Barcelone.

Matières tinctoriales. — Il n'existe pas non plus de fabriques de matières tinctoriales, bien que le produit brut se trouve aux Baléares, à l'état naturel, en grande abondance, sous la forme d'écorces à tan ou de poudre de bois. Tout ce qui n'est pas utilisé par les tanneries est expédié sur Barcelone ou sur l'étranger.

Divers. — Majorque compte cinq usines à gaz et quatre compagnies d'électricité, dont deux de chacune d'elles sont installées à Palma.

Parmi les industries de ce groupe, il en est un certain nombre dont l'archipel est complètement dépourvu. Ce sont les fonderies de suif et fabriques de bougies, les fabriques de produits chimiques, d'engrais chimiques, de poudres, salpêtres et dynamites.

V. — Industries alimentaires.

Conserves de viande. — Il s'agit en l'espèce de petites industries rurales alimentées par l'élevage du porc. La production et la consommation de ce comestible sont énormes, car le paysan et l'ouvrier ne mangent toute l'année d'autre viande que de la viande de porc conservée. Il a été consigné plus haut que l'île garde pour sa provision annuelle environ 7,000 têtes de porc. Un dixième seulement se consomme à l'état frais, tandis que les neuf dixièmes sont convertis en charcuterie et boudins appelés « sobresadas ». On fabrique en moyenne 100 à 120,000 kilog. de conserves dont on en exporte guère que 20,000 ; 15,000 kilog. de conserves sont placés en Espagne et 5,000 dans les anciennes colonies. Suivant le terme moyen de 2 piécettes 50 centimes le kilogramme, cette industrie donnerait un revenu de 300,000 piécettes dont 50,000 pour l'exportation.

Minoterie. — La meunerie était autrefois florissante aux Baléares, à en juger par le grand nombre de moulins que l'on rencontre encore dans l'île de Majorque. Les minoteries de Barcelone puissamment constituées et savamment organisées ont fait une concurrence désastreuse à la meunerie insulaire dont tous les établissements sont entrés, les uns après les autres, en liquidation. Si l'on excepte quelques paysans qui convertissent eux-mêmes leur blé en farine, presque tous les approvisionnements sont fournis par Barcelone. Sur les 30,000 tonnes nécessaires à l'archipel, 20,000 sont importées de la Catalogne et la différence, soit 10,009, provient de la récolte de Majorque et de l'île voisine de Minorque. Le blé du pays est à peine suffisant pour trois à quatre mois ; quant aux moulins qui fonctionnent encore, ils ne donnent guère que 20 0/0 de la consommation totale. Les cours des farines sur la place de Palma oscillent entre 33 et 43 piécettes les 100 kilogrammes.

Pâtes alimentaires et pâtisserie. — Cette branche de l'industrie alimentaire avait pris aux Baléares une grande extension avant la perte des Antilles et des Philippines ; par suite du traitement de faveur réservé aux produits espagnols, elle avait réussi à s'ouvrir dans ces anciennes colonies de l'Espagne un important débouché. Aujourd'hui les sept fabriques existantes se bornent à travailler pour les besoins de l'archipel ; elles élaborent chaque jour, toutes ensemble, 3,500 kilogrammes de pâtes alimentaires qui ont une valeur moyenne de 0 fr. 60 le kilog.

Comme pâtisserie spéciale, on fait dans l'île un biscuit sec et poreux, appelé biscuit de la reine ou pain de Majorque ; il est très apprécié dans la Péninsule ; mais sa fabrication n'a aucune importance commerciale.

Conserves de fruits et de légumes, confiserie. —

L'industrie des fruits conservés ou confits était appelée à prendre un grand développement dans une contrée qui produit en abondance des fruits de toute espèce et de première qualité. Malheureusement cet essor est entravé par le prix excessif du sucre. Depuis de longues années, les industriels intéressés réclament le bénéfice de l'admission temporaire au profit du sucre importé de l'étranger comme matière première et exporté ensuite sous la forme de fruits confits. On n'a pas encore donné satisfaction à ces doléances.

a) **Fruits conservés en nature.** — On prépare en nature ou avec un sirop de 15 degrés tout au plus toute espèce de fruits, notamment des figues, des poires, des raisins, des cerises, des prunes, des pêches, etc. La production, qui atteint 50,000 kilogrammes, s'exporte en totalité en Amérique et aux anciennes colonies espagnoles. La consommation locale est insignifiante. La valeur moyenne est d'une piécette le kilogramme. Il convient de mentionner ici la pulpe d'abricot dont il a été déjà parlé plus haut. On rappelle que les expéditions varient de 1,700 à 3,000 tonnes et que le prix est de 350 piécettes la tonne. Il en est de même des capres préparées au vinaigre; on en vend en France de 150 à 300,000 kilog. à raison d'une piécette le kilogramme.

b) **Conserves de légumes.** — Les conserves de légumes et de plantes maraichères s'écoulent facilement sur les marchés extérieurs à cause de leur bon marché et de leur bonne préparation; mais cette fabrication ne se fait pas sur une bien grande échelle. Les envois aux anciennes possessions d'outre-mer, en Espagne et en Angleterre s'élèvent à 240,000 kilogrammes et se vendent au prix de 0 fr. 60 le kilogramme.

c) **Fruits confits.** — On prépare les fruits confits ou confitures de diverses manières: fruits glacés, fruits au sirop ou au jus. Le client à peu près unique des Baléares pour ce comestible est l'Amérique du Sud et du centre qui achète toute la production, soit 30,000 kilogrammes, à raison de 2 piécettes le kilogramme.

d) **Tourrons ou nougats.** — Cet article de pâtisserie est également envoyé en Amérique, ainsi qu'en Angleterre. Des 50,000 kilog. de nougats fabriqués aux Baléares, les quatre cinquièmes sont absorbés par le Nouveau-Continent et par la Grande-Bretagne. Les prix sont fixés à 2 p. 50 le kilog.

Liqueurs. — La seule liqueur qui mérite une mention spéciale est l'anisette ou « aguardiente anisado », fort appréciée en Espagne, aux Antilles et aux Philippines. Elle est élaborée avec de l'esprit de vin de première qualité et, d'autre part, les liquoristes majorquins réussissent à lui donner une finesse de goût et d'arome qui la font rechercher des gourmets. La production annuelle est de 45,000 hectolitres et sa valeur moyenne dans l'île de 0 fr. 70 le litre. On en expédie dans la Péninsule et en Amérique de 1,000 à 2,000 hectolitres, en caisses de

12 bouteilles au prix de 20 à 22 piécettes la caisse. Il en résulte un bénéfice total de 3 millions de piécettes dont 300,000 afférentes aux quantités exportées.

Divers. — Après les diverses branches de l'industrie alimentaire qui viennent d'être passées en revue, les autres, ou bien n'existent pas à Majorque ou bien ne font qu'un chiffre d'affaires absolument insignifiant. L'île ne possède pas de fromageries, de sucreries, de raffineries, de brasseries ni de vinaigreries. On a examiné dans la section précédente les fabrications de l'alcool et de l'huile.

VI. — Industries textiles et d'habillement.

Tissus de laine. — On n'a encore installé à Majorque aucun établissement de filature de laine. Quant aux tissus, on vient de fonder une manufacture de draps qui n'a pas encore franchi la période des essais. Par contre, l'ancienne industrie des couvertures de laine a de tout temps travaillé pour l'exportation. Chacune des quatre fabriques de Palma produit 400 couvertures par jour et les deux d'Esporlas 200 seulement, chacune d'elles; soit ensemble 2,000 par jour et 600000 par an. Au taux moyen de 15 piécettes la couverture, le rendement annuel sera de 9 millions de piécettes. La matière première est fournie par le Maroc, par la péninsule ibérique et notamment par les entrepôts de Barcelone. Les débouchés se réduisent à l'Espagne et aux anciennes possessions d'outre-mer. Mais tandis que les expéditions à destination des Antilles et des Philippines reculent d'année en année devant la concurrence étrangère, les échanges avec la péninsule vont sans cesse en augmentant à tel point que les stocks disponibles n'arrivent pas à satisfaire toutes les demandes.

Filés et tissus de coton. — Dans le cours des dernières années, il s'est établi à Palma une filature de coton qui comprend 9,000 broches. Elle fabrique 300,000 kilog. de filés qui sont tous expédiés à Barcelone. On évalue cet article à 2 piécettes le kilog.

L'industrie majorquine du tissage du coton remonte à une époque éloignée ; elle est répandue non seulement dans les villes mais encore dans les campagnes où l'on continue à se servir des métiers à la main. En dehors des quatre ou cinq grandes maisons qui travaillent sur une grande échelle, il existe un nombre incalculable de petits artisans qui confectionnent des tissus de coton, soit blanchis, soit teints ou imprimés. Ce n'est que grâce à l'extrême bon marché de la main-d'œuvre que cette fabrication a pu subsister à Majorque avec un matériel tout à fait primitif. Le personnel ouvrier est à peu près exclusivement recruté dans l'élément féminin ; il touche un salaire quotidien variant de 50 centimes à 1 piécette 50 centimes. La quantité livrée tous les ans à la consommation est de 300,000 kilog. qui

sont vendus sur les marchés de la péninsule et des anciennes colonies espagnoles, au cours moyen de 5 piécettes le kilog. Les entrepôts de Barcelone approvisionnent cette place de toute la matière première nécessaire.

Tissus de soie. — Jusqu'à ces derniers temps, l'industrie de la soie ne comptait à Majorque aucune fabrique, soit de filés, soit de tissus. Tout récemment, une maison de Barcelone, désireuse de profiter du bon marché de la main-d'œuvre aux Baléares, a fondé à Paima un établissement de tissus de soie, dans lequel travaillent une vingtaine de métiers. La production annuelle est de 22,000 kilog. qui sont tous envoyés à Barcelone.

Corderie. — Beaucoup d'artisans s'adonnent à Majorque à la fabrication des cordes et des cordages de chanvre et d'abaca. L'Espagne et les anciennes possessions d'outrè-mer achètent sur ce marché pour 70,000 kilog. de cette marchandise qui vaut en moyenne 132 piécettes le quintal métrique.

Sacs de jute. — Cinq ou six maisons des Baléares sont occupées à tisser des sacs de jute. Cet article sert d'emballage à de nombreux produits exportés, tels que les ciments, les amandes, les caroubes, etc. Les douanes en ont enregistré à la sortie pour 50,000 kilog. environ. Leur valeur ne dépasse guère 1 piécette le kilog.

Toiles à voile. — Bien que la navigation à voile soit encore assez active aux Baléares, les fabriques des toiles à voile, actuellement au nombre de quatre ont perdu leur ancienne importance. Elles se bornent aujourd'hui à satisfaire aux commandes des armateurs et des pêcheurs de l'archipel et à exporter dans la péninsule des stocks insignifiants.

Sandales. — La confection des sandales est ici une industrie essentiellement populaire. Bien qu'il existe six ou sept manufactures spéciales de cet article, on estime que leur production est inférieure à la moitié du chiffre de l'exportation. La plus grande partie s'élabore à domicile, à la ville comme à la campagne, chez les artisans comme chez les paysans. On craignait tout d'abord que la perte des colonies causerait un grave préjudice à cette branche de l'activité économique de l'île ; mais il n'en a rien été et quoique les sandales des Baléares aient à lutter sur ces marchés éloignés contre la concurrence étrangère, elles trouvent cependant un écoulement facile et avantageux. Il convient d'ajouter que de nouveaux débouchés s'ouvrent depuis quelques années à cette marchandise ; l'exportation en Algérie notamment est en voie d'augmentation. Les quantités qui s'expédient au dehors se chiffrent annuellement par 400,000 kilog., c'est-à-dire plus de 100,000 douzaines. Les cours moyens sont de 8 piécettes la douzaine ou de 2 piécettes 17 c. le kilog.

Lingerie, bonneterie, dentelles.

a) **Lingerie**. — La quantité et la valeur des tissus de coton et de lin pour lingerie qui sortent des fabriques insulaires sont sans importance comparativement à celles des tissus de toute sorte qui viennent de l'étranger et de la Catalogne. Sur les 280,000 piécettes de lingerie que l'on exporte aux anciennes colonies et dans la péninsule, une grande quantité n'a fait que traverser l'île après y avoir subi une légère transformation. Les entrées des divers articles de lingerie ainsi que la part respective de chaque pays importateur sont représentées par les chiffres suivants :

Tissus de lin. — Qualités supérieures ; Importation totale : 65,000 piécettes. — Provenances : Angleterre 60 0/0 ; Belgique 20 0/0 ; France 20 0/0.

Qualités ordinaires : Importation totale : 850,000 piécettes. Elles proviennent presque toutes de la Catalogne, à l'exception de quelques petites quantités fabriquées dans l'île.

Tissus de coton. — Qualités supérieures : Importation totale : 110,000 piécettes. — Provenances : Angleterre 45 0/0 ; France 25 0/0 ; Allemagne 25 0/0 ; Suisse 5 0/0.

Qualités ordinaires : Importation totale : 1,200,000 piécettes. Ici encore c'est la Catalogne qui approvisionne ce marché de la plus grande partie des tissus ordinaires pour lingerie, abstraction faite de la production de l'archipel qui a comme on l'a déjà vu, une certaine importance.

b) **Bonneterie**. — Qualités supérieures : Importation totale : 60,000 piécettes : Provenances : Suisse, France, Allemagne et Angleterre à quantités égales. La bonneterie commune, estimée à 270,000 piécettes, est toute achetée en Catalogne.

c) **Broderie**. — La broderie faite à la machine, d'une valeur totale de 180,000 piécettes est achetée dans les pays et dans les proportions suivantes : Suisse 65 0/0 ; France 15 0/0 ; Allemagne 15 0/0 ; Catalogne 5 0/0. La broderie faite à la main et la confection des pièces de lingerie s'effectuent dans l'île ou l'on rencontre des brodeuses et des couturières d'une habileté consommée. On évalue leur travail a plus de 300,000 piécettes, dont 250,000 environ s'appliquent à des articles exportés aux colonies et à la Péninsule.

d) **Dentelles**. — Dentelles faites à la machine. Importation totale : 130,000 piécettes. Provenances : France 45 0/0 : Angleterre 45 0/0 ; Allemagne 10 0/0.

Dentelles faites à la main : Importation totale : 90,000 piécettes. Provenances : Catalogne 55 0/0 ; Belgique 35 0/0 ; France 10 0/0.

e) **Articles de fantaisie pour dames** (fichus, cravates. —

Importation totale : 20,000 piécettes. Provenances : France 80 0/0; Allemagne 20 0/0.

f) **Cravates pour hommes.** — Importation totale : 70,000 piécettes. Provenances : France 35 0/0; Italie 25 0/0; Catalogne 25 0/0: Allemagne 15 0/0.

Chapellerie, feutres. — La fabrication des feutres est peu développée à Majorque. Il existe cinq manufactures de feutres de laine et trois de feutres de poil de lapin. La première catégorie de cet article se vend en moyenne 17 piécettes la douzaine et la seconde 30 piécettes. On fabrique 9,000 douzaines de chacune de ces deux catégories et on en expédie quelques faibles stocks à la Péninsule et aux colonies. Les chapeaux de paille ne sont pas confectionnés aux Baléares.

Cordonnerie, chaussures. — Les Baléares tiennent le premier rang dans la cordonnerie au double point de vue de la quantité et de la qualité. Cette industrie trouve sur place la matière première qui lui est fournie par les tanneries de la région; d'autre part, comme cela a été déjà dit, la main-d'œuvre est d'un bon marché tel que la chaussure, qui est ici toute confectionnée à la main, peut lutter avec avantage sur les marchés extérieurs contre la chaussure faite à la machine. On compte dans l'archipel une centaine de fabriques de chaussures dont une douzaine constituent des établissements de premier ordre. En outre, il s'est établi depuis quelque temps deux manufactures mécaniques, dont le rendement ne dépasse guère le 10 0/0 du chiffre total. On évalue la production annuelle de 70 à 80,000 douzaines de paires, soit en chiffres ronds un million de paires de chaussures, d'un poids total de 500 à 600,000 kilogrammes. La valeur moyenne de la douzaine oscille entre 50 et 60 piécettes; il faut considérer, en effet, que l'on fabrique pour 70 0/0 de chaussure fine. Cette importante branche de l'industrie majorquine donnerait donc à l'île un bénéfice brut de 4 millions de piécettes. La consommation de l'île est de 150 à 170,000 paires; tout le reste s'exporte. Les plus gros chargements prennent le chemin des Philippines, de Cuba, de Puerto Rico et de la Péninsule; quelques-uns, encore en petit nombre, se dirigent vers la France et l'Algérie. Le chiffre d'affaires de cette industrie a diminué de moitié depuis la perte des colonies espagnoles.

Teinturerie. — Il n'y a pas à proprement parler aux Baléares d'industrie de teinturerie. Chaque manufacture de tissage possède un atelier où l'on procède à la teinture et à l'impression sur tissus, d'après des procédés primitifs et empiriques. C'est de la même façon que l'on opère pour tracer des lignes et des traits colorés sur les couvertures de laine.

Bijouterie, joaillerie, orfèvrerie. — Il y a à Majorque 150 magasins ou ateliers où de véritables ouvriers d'art convertissent les lingots d'or et d'argent en bijoux et joyaux de toute sorte. Bien qu'ils ne se livrent pas à un travail d'invention ils

font preuve néanmoins d'un réel talent dans la reproduction et l'imitation des modèles qui leur arrivent de l'étranger. On confectionne ici sur une grande échelle la bourse en mailles d'argent. Quant aux autres articles de la parure féminine, ils sont aussi fort appréciés dans les principaux centres de la Péninsule. On estime que les bijoutiers majorquins retirent de l'exercice de leur profession un bénéfice brut d'un million de piécettes.

Divers. — Il n'existe aux Baléares aucune manufacture de parfumèrie, ni de ganterie. L'archipel est tributaire pour ces deux produits de la France et de l'Allemagne; il achète à la première les articles fins, à la seconde les qualités ordinaires.

VII. — Industries de l'ameublement.

Céramique. — Les douze fabriques de poterie, tuilerie et faïence ordinaire de Majorque ne se contentent pas de produire pour la consommation régionale, mais elles exportent en outre en Espagne, aux anciennes colonies et en Algérie pour 160,000 kilogrammes. La valeur du quintal métrique est de 23 piecettes. Dans ces dernières années, on a installé deux établissements qui élaboborent de la faïence fine et notamment des carrelages décoratifs l'un d'eux s'adonne à l'imitation de l'ancienne céramique majorquine qui est si appréciée et si recherchée.

Verrerie. — La verrerie plate ne se confectionne pas aux Baléares ; toute celle qui s'y consomme est importée de la Péninsule, de la France et de la Belgique. Par contre on fabrique de grandes quantités de bouteilles, de flacons et de services de table, soit en verre ordinaire. soit en demi-cristal. On comprend d,ailleurs qu'uue industrie de ce genre devait forcément prospérer dans un pays de production et d'exportation de liqueurs. Les 200,000 bouteilles de toutes formes et de toutes dimensions qui sont expédiées chaque année de Palma à destination de l'Espagne et de l'Amérique, contiennent l'anisette majorquine dont il a été parlé plus haut. La douane attribue à cet article d'exportation une valeur de 49 piecettes les 100 kilogrammes.

Meubles, ébénisterie tabletterie. — Depuis la perte des Antilles et des Philippines, l'industrie des meubles, qui travaillait surtout pour les possessions d'outre-mer, a vu diminuer de jour en jour son ancienne importance. Le prix de revient du meuble étant à Majorque un peu plus élevé que chez les nations concurrentes, les fabricants de l'achipel ne sont plus en mesure de lutter sur les marchés coloniaux contre la concnrrence étrangère depuis le jour où les produits espagnols y ont perdu leur ancien traitement différentiel. Il n'y a actuellemcnt à Palma que deux maisons de meubles qui valent la peine d'être mentionnées : celle de M, Antonio Fabregas et celle de M. Antonio Clar La première occupe 100 ouvriers, et la seconde 50. Elles se

bornent à approvisionner les Baléares et une partie de l'Espagne.

Tapisserie. Les Baléares sont complètement dépourvues de manufactures de tapis de laine et de coton ; ces articles viennent tous du dehors et notamment d'Angleterre. En échange, Majorque possède deux fabriques de tapis de jute dont la production est bien supérieure aux besoins de la consommation insulaire. L'excédent est dirigé sur la Péninsule.

Tonnellerie. — Cette industrie, qu'alimentait jadis le commerce des vins, a vu sa situation empirer de jour en jour, depuis la dénonciation du traité de commerce avec la France et l'invasion phylloxérique. Les ateliers qui ont subsisté se bornent à faire des réparations ; ils fabriquent de temps en temps des futailles de 5 hectolitres pour les eaux-de-vie de vin, ainsi que de petits barils pour les capres. On peut dire qu'en général le commerce extérieur de cette marchandise est insignifiant. Les entrées et les sorties s'équilibrent à peu de chose près : 300 à 400,000 kilogrammes. La valeur officielle est de 30 piécettes les 100 kilogrammes.

Vannerie. — La matière première nécessaire à cette industrie est fournie aux Baléares par l'Algérie, sous la forme de sparte, d'osier, de joncs et d'autres fibres végétales. Elle vaut 12 piécettes les 100 kilogrammes et on en importe de 100 à 150,000 kilogrammes. Avec l'osier on confectionne de petites enveloppes ou étuis dont on recouvre les bouteilles d'anisette. On se sert du sparte pour la fabrication des nattes (esteras) fort en usage dans toute l'Espagne. Quant à la palme, elle est utilisée pour l'élaboration de paniers et corbeilles de toute espèce et de toute dimension, de balais et d'autres objets divers. Cette dernière industrie constitue la principale richesse des villages d'Arta et de Capdepera, situé au nord-est de l'île ; les 90 pour cent des femmes et des enfants s'y adonnent à ce travail et en retirent un bénéfice assez rémunérateur. Sur les 30,000 kilogrammes de palme ouvrée qui sont exportés, la France et l'Algérie en absorbent les deux tiers. La valeur de ce produit est de 59 piécettes les 100 kilogrammes,

Divers. — Il y a un certain nombre d'industries de l'ameublement qui font complètement défaut aux îles Baléares. Ce sont la serrurerie, la ferronnerie, la coutellerie, la fabricaiion des articles de ménage, l'horlogerie et la brosserie. Pour les produits de ces diverses fabrications, les majorquins sont les clients des nations étrangères et notamment de la France, de l'Angleterre, de la Suisse, de l'Allemagne et des États-Unis.

VIII. Industries relatives aux besoins intellectuels.

Parmi les diverses industries comprises dans ce groupe, les unes manquent complètement, comme par exemple la papeterie, la gravure, la librairie et la fabrication des instruments de

précision, les autres installées très modestement, suffisent à peine aux besoins de la région ; telles sont la lithographie, l'imprimerie, la reliure et la photographie. En fait d'instruments de musique, on ne fabrique ici que des guitares et des mandolines dont quelques-unes sont expédiées au dehors. Presque tous les pianos viennent de France ou de Barcelone ; les violons et les autres instruments sont achetés en Italie.

TROISIÈME PARTIE

COMMÉRCE.

Il faut distinguer soigneusement le cabotage du commerce extérieur. Les échanges directs des Baléares avec l'étranger ne représentent qu'une faible partie du trafic total de l'archipel. La capitale politique et économique de la province Palma, n'est qu'une sorte de faubourg commercial de Barcelone ; c'est par l'entremise de ce grand port espagnol que s'effectuent la plus grosse part des relations commerciales des îles Baléares.

1° Exportation de Palma

I. — Cabotage

Palma a exporté, en 1902, en Espagne 26,000 tonnes de marchandises diverses à bord de 430 vapeurs et de 240 voiliers. Les marchandises, dont les chiffres méritent d'attirer l'attention, sont indiquées ci-après et réparties en trois catégories : substances alimentaires, matières premières et objets fabriqués :

(A) Substances alimentaires.

Caroubes	1.300	tonnes.
Amandes sèches	950	—
Légumes verts et plantes maraîchères	430	—
Volaille	260	—
Riz du pays	200	—
Ail et oignons	190	—
Figues sèches	180	—
Œufs	120	—
Confitures	120	—
Autres fruits	100	—
Porcs	15.000	tête.
Boissons	3.000	hectolitres.

(B) Matières premières.

Bois ordinaire	2.600	tonnes.
Bois de chauffage et charbon de bois	1 000	—
Chiffons et déchets	460	—
Semelles de cuir	300	—
Écorces à tan	3	—

(C) Objets fabriqués.

Chaussures	350	tonnes.
Couvertures de laine	320	—
Tissus de coton	250	—
Vannerie	210	—
Allumettes chimiques	150	—
Filés de coton	80	—

2° Exportation des autres ports de Majorque à destination de la Péninsule.

Andraitx : 4,800 tonnes de savon, de bois de chauffage, de caroubes, etc.

Alcudia : 4,800 tonnes de bois, de caroules, de porcs, de gibier, de légumes, d'œufs, de langoustes, etc.

Soller : 1,500 tonnes d'oranges, de citrons, de caroubes, de bois,etc.

Capdepera : 430 tonnes de bois, de charbon de bois, de fruits, d'écorces, etc.

Puerto-Colom : 530 tonnes de bois, de caroubes et de pierres.

Soit un total de 26,000 tonnes exportées de Palma en 1902, et de 11,000 tonnes des autres ports de Majorque.

3° Importation à Palma.

Palma a reçu de la Péninsule, en 1902, 56,700 tonnes de marchandises à bord de 440 vapeurs et de 300 voiliers. Les produits les plus importants sont les suivants :

(A) Substances alimentaires.

Farine	10.000	tonnes.
Riz	4.000	—
Son	4.000	—
Vin ordinaire	3.500	—
Légumes	2.000	—
Pommes de terre	1.600	—
Sucre	780	—
Sel	730	—
Alcool	540	—
Huile	500	—
Bétail	14.000	têtes.

(B) Matières premières.

Charbon de terre	5.000 tonnes.
Bois ordinaire	800 —
Peaux brutes	230 —
Coton brut	170 —

(C) Objets fabriqués.

Fer et acier ouvré	1.300 tonnes.
Tabac manufacturé	700 —
Produits chimiques	600 —
Filés et tissus	560 —
Papiers et cartons	300 —
Machines	300 —

4° Importation de l'Espagne dans les autres ports de Majorque.

Andraitx : 1,470 tonnes de bois, de farine, de son, de riz, de céréales, de légumes, de pommes de terre, de vin, d'huile, etc., etc.

Alcudia : 1,700 tonnes de farine, de son, de légumes, de moutons, ete.

Soller : 2,300 tonnes de charbon, de sel, de palme, de briques, etc.

Puerto-Colom : 200 tonnes de sel, de son, de farine, de plâtre, de ciment, de fèves, etc.

Soit une importation totale de 56,700 tonnes pour Palma et de 5,600 tonnes pour les autres ports.

II. — COMMERCE EXTÉRIEUR.

1° Exportation de Palma.

Palma a exporté, en 1902, 8,400 tonnes de marchandises à destination de l'étranger. Voici les articles dont les chiffres sont les plus élevés :

(A) Substances alimentaires.

Amandes sèches	1.500 tonnes.
Conserves alimentaires	1.000 —
Figues sèches	500 —
Plantes maraîchères	240 —
Riz	150 —
Caroubes	120 —
Vins ordinaires	15.000 hectolitres.
Vins fins	150 —
Liqueurs	2.000 —

(B) Matières premières.

Écorces à tan	400	tonnes.
Pierres de construction	100	—
Bois bruts	70	—
Charbon de bois	65	—
Plâtre	50	—
Ciments	30	—
Marbres	15	—
Peaux brutes	10	—

(C) Objets fabriqués.

Céramique	900	tonnes.
Savons	100	—
Tissus de coton	50	—
Sacs de jute	50	—
Verrerie	50	—
Chaussures	40	—
Vannerie	30	—
Meubles fins	4	—
Sandales	120.000	paires.

2° Exportation des autres ports.

Soller est le seul port de Majorque, en dehors de Palma, qui entretienne des relations directes d'une certaine importance avec l'étranger ; il a exporté, en 1902, entre autres marchandises :

Oranges	1.000	tonnes.
Citrons	250	—
Figues sèches	150	—
Caroubes	20	—
Paille de palmier ouvré	10	—

3° Exportation de Majorque en France.

(A) Substances alimentaires.

Oranges	1.400.000	kilogrammes.
Amandes sèches	1.200.000	—
Caroubes	1.000.000	—
Figues sèches	750.000	—
Conserves (abricots, câpres, tomates, pêches)	400.000	—
Citrons	230.000	—
Vins	17.800	—
Pommes et abricots frais	15.000	—
Olives	12.000	—
Grenades	7.000	—
Légumes secs	6.500	—
Langoustes et coquillages	2.000	—
Autres fruits secs	2.000	—
Raisins	1.300	—

(B) Matières premières.

Écorces à tan	150.000	kilogrammes.
Peaux de mouton	8.400	—
Os, cornes, tendons	4.000	—
Laine brute	2.000	—

(C) Objets fabriqués.

Tonnellerie	360.000	kilogrammes.
Sacs de jute	50.000	—
Vannerie	11.000	—
Chaussures	3.800	—
Bois ouvrés et meubles	1.808	—
Fer et acier ouvré	200	—
Bijouterie	8	—

4° Exportation de Majorque en Algérie.

(A) Substances alimentaires.

Caroubes	125.000	kilogrammes.
Arachides	52.000	—
Pommes de terre	44.000	—
Abricots et pommes	30.000	—
Légumes secs	30.000	—
Oignons	7.000	—
Amandes	6.800	—
Oranges	5.600	—
Langoustes et coquillages	5.600	—
Plantes maraîchères	5.500	—
Ail	2.500	—
Riz	2.000	—

(B) Matières premières.

Pierres de construction	70.000	kilogrammes.
Ecorces à tan	35.000	—
Osier et fibres végétales	22.000	—
Bois bruts	1.300	—

(C) Objets fabriqués.

Céramique, faïence	20.000	kilogrammes.
Vannerie	13.000	—
Sandales	13.000	—
Bois ouvrés et meubles	800	—
Sacs de jute	500	—
Corderie	250	—
Chaussures	150	—
Bijouterie	1	—

5° Importation à Palma.

Palma a reçu de l'étranger, en 1902, 29,000 tonnes de marchandises dont voici le détail :

(A) Substances alimentaires.

Fèves sèches	1.400	tonnes.
Fourrages et sons	400	—
Café	45	—
Graines diverses	30	—
Caroubes	20	—
Conserves alimentaires	4	—
Bétail	800	têtes.

(B) Matières premières.

Charbon de terre	23.000	tonnes.
Bois brut	4.000	—
Vieux fer	800	—
Ciment	1.000	—
Pétrole	750	—
Peaux brutes	160	—
Sparte brut et autres fibres végétales	35	—

(C) Objets fabriqués.

Fer ouvré	50	tonnes.
Céramique	20	—
Tissus divers	15	—
Machines	10	—
Papiers et cartons	6	—
Produits chimiques	6	—
Verrerie	2	—
Parfumerie	200	kilog.

6° Importation dans les autres ports.

Les deux seuls ports de Majorque qui ont importé quelques marchandises de l'étranger en 1902, sont Andraitx et Soller; le premier a reçu notamment 3,000 tonnes de bois brut et le second 2,000 tonnes de charbon, de ciment et de légumes.

7° Importation de France à Majorque.

(A) Substances alimentaires.

Maïs	11.000	kilogrammes.
Vins	50	litres.
Dattes et cocos	200	kilogrammes.
Graines d'alpiste	100	—

(B) Matières premières.

Ciments	2.000.000	kilogrammes.
Chaux	200.000	—
Huiles industrielles	7.000	—
Peaux brutes	800	—
Bois bruts	900	mètres cubes.

(C) Objets fabriqués.

Produits chimiques	75.000	kilogrammes.
Tonnellerie	40.000	—
Céramique	25.000	—
Papiers et cartons	4.000	—
Fers ouvrés	13.000	—
Colles et albumines	2.500	—
Verrerie	2.200	—
Machines	1.200	—
Meubles	1.000	—
Couleurs et teintures	500	—
Tissus de coton	400	—
Tissus de chanvre, jute, etc.	400	—
Tissus de laine	180	—
Produits pharmaceutiques	300	—
Bicyclettes	180	—
Fer-blanc	150	—
Instruments de musique	50	—
Horlogerie	40	—
Tissus de soie	30	—
Caoutchouc ouvré	40	—
Parfumerie	25	—

8e Importation d'Algérie à Majorque.

(A) Substances alimentaires,

Fèves et pois chiches secs	20.000	kilogrammes.
Dattes et noix de coco	1.500	—
Moutons	450	têtes.
Chevaux	150	—
Anes	110	—
Veaux	40	—

(B) Matières premières.

Sparte brut	170.000	kilogrammes.
Autres fibres végétales	35.000	—
Sons	450.000	—
Liège	700	—

(C) Objets fabriqués.

Céramique	150	kilogrammes.

QUATRIÈME PARTIE.

NAVIGATION.

Statistique des navires qui ont fréquenté le port de Palma en 1902.

	Nombre de navires.	Tonnage.
	478 voiliers.	25.963 tonneaux.
	544 vapeurs.	283.078 —
Total. . .	1.022 navires.	309.041 tonneaux.

Dans la navigation à voile, la part du pavillon étranger est très faible : 8 navires dont 3 italiens et 6 uruguayens, jaugeant ensemble 4,120 tonneaux, contre 470 espagnols d'une jauge totale de 21,843 tonneaux.

La proportion est un peu plus élevée dans la navigation à vapeur. Palma a été visité par 49 vapeurs étrangers jaugeant ensemble 28,905 tonneaux, contre 495 vapeurs espagnols d'une jauge totale de 254,173 tonneaux. Les 49 vapeurs étrangers se répartissent ainsi qu'il suit entre les différentes nationalités.

	Navires.	Tonnage.
Français.	14	5.964
Anglais	10	6.806
Italiens	6	3.744
Suédois et Norvégiens. . .	6	2.996
Russes.	5	2.274
Allemands	4	2.275
Uruguayens	2	2.632
Autrichien	1	934
Grec.	1	900

Jusqu'à l'année dernière, la première place appartenait aux navires anglais qui approvisionnent le port de Palma de 20,000 tonnes de charbon tous les ans. Depuis le mois d'octobre 1902, la maison française Caillol-Duvillard a établi un service maritime, d'abord bi-mensuel, et maintenant hebdomadaire entre Marseille, Palma et Alger. Le vapeur français « Bastiais », d'une jauge nette de 441 tonneaux, fait à présent escale à Palma, le mercredi à son arrivée de Marseille et le samedi à son retour d'Alger. Aucun autre port étranger n'est relié aux Baléares par un service régulier.

Le pavillon national est représenté en premier lieu par une flottille de voiliers qui ont fait, en 1902, 470 voyages entre Palma et les autres ports de l'Espagne ou de l'étranger.

Palma est, en second lieu, le port d'attache d'une compagnie espagnole de navigation à vapeur, appelée « Islena maritima », dont les cinq navires, d'une jauge moyenne de 600 tonneaux, mettent Majorque en communication directe avec Barcelone trois fois par semaine et trois fois également avec Ibiza, d'où le bateau continue sa route une fois pour aller jusqu'à Valence et une autre fois pour arriver à Alicante.

Un petit vapeur de 80 tonneaux dessert deux fois par semaine la petite île de Cabrera qui se trouve à quelques heures de traversée de Palma.

Une autre compagnie de navigation à vapeur, dite la « Maritima », dont le siège est à Mahon, assure aussi le service direct de ce port à Palma toutes les semaines.

Enfin, un transatlantique espagnol vient faire escale à Palma, au commencement de chaque mois, avant de se diriger vers les anciennes possessions d'outre-mer.

Il résulte de ces indications que, sur les 495 mouvements de vapeurs espagnols relevés plus haut, il en est 481 qui ont le caractère de service régulier. Les 14 restants sont représentés par les vapeurs de la « Islena maritima » qui entreprennent de temps en temps les voyages d'Alger ou de Marseille ou bien encore par d'autres vapeurs immatriculés dans les ports de la Péninsule.

Comme dans la plupart des pays d'Europe, le cabotage est réservé en Espagne au pavillon national. Voyons maintenant qu'elle a été la proportion respective des navires, qui, soit au point de vue de leur nombre, soit au point de vue de leur tonnage, se sont adonnés au cabotage et à la navigation au long cours.

Cabotage.

	Nombre de navires.	Tonnage.
	331 voiliers.	17.874
	469 vapeurs.	245.200
Total . . .	800 navires.	263.074

Navigation au long cours.

Pavillon espagnol.

	Nombre de navires.	Tonnage.
	149 voiliers.	3.968
	26 vapeurs.	8.973
Total . . .	165 navires.	12.941

Pavillons étrangers.

	8 voiliers.	4.120
	49 vapeurs.	28.025
Total . . .	57 navires.	33.025

Les navires espagnols qui se livrent à la navigation au long cours se composent principalement de voiliers ; ils ont, par conséquent, un plus faible tonnage que les navires étrangers qui sont presque tous des vapeurs. Au point de vue de la capacité cubique des navires, il n'y a pas de différence sensible entre le cabotage et la navigation au long cours.

Navigation dans les autres ports de Majorque.

Soller.

Cabotage, 51 voiliers ; 34 vapeurs.

Navigation au long cours, 1 voilier ; 2 vapeurs.

Le port de Soller est relié tous les dix jours avec les ports de Barcelone et de Cette ; ce service est assuré par le vapeur espagnol, « Leon de oro ».

2° *Andraitx.*

Cabotage, 116 voiliers ; navigation au long cours, 13 voiliers.

3° *Alcudia.*

Cabotage, 184 voiliers ; 104 vapeurs.

La compagnie, la « Maritima », de Mahon, a un bateau qui fait, chaque semaine, le service de Barcelone avec escales à Cindadela et Alcudia, à l'aller et au retour.

4° *Capdepera.*

Cabotage, 43 voiliers.

5° *Puerto Colom.*

Cabotage, 22 voiliers.

Dans les trois derniers ports, aucun navire ne s'est livré, en 1902, à la navigation au long cours.

MINORQUE

Considérations générales.

A 9 lieues marines au Nord-Ouest de Majorque se trouve Minorque, île d'une superficie de 68,310 hectares et de la forme d'un parrallélogramme dont la plus grande longueur aurait 52 kilomètres et la largeur moyenne 15. C'est une plaine d'une altitude de 50 mètres, exposée aux vents froids du Nord et pour cette raison la température y est plus basse qu'à Majorque. L'île est formée par un immense rocher recouvert d'une légère

couche de terre arable. On a dit des hollandais qu'ils avaient gagné leurs champs sur la mer ; on peut dire des habitants de Minorque qu'ils ont défriché les leurs sur le roc. Lorsqu'on suit la route qui traverse l'île dans toute sa longueur, de l'Est à l'Ouest, on est surpris de voir une aussi grande quantité de pierres que l'on a disposées les unes sur les autres, sans chaux, ni mortier, tout autour des champs de manière à former des enclos d'une surface variant entre 20 et 60 ares. Les murs, d'une hauteur d'un mètre, que l'on aperçoit de tous les côtés, représentent à la fois le témoignage et l'effet du travail opiniatre qu'ont réalisé les générations antérieures pour briser la croûte rocheuse et préparer un terrain de culture.

PREMIÈRE PARTIE.

Agriculture.

Étant donné que l'île n'est pas abritée du côté du Nord comme Majorque, on n'a jamais pu y acclimater les arbres fruitiers dont la végétation est entravée et ployée par la basse température et la violence des vents. Les amandiers même y sont très rares. L'épaisseur de la terre végétale qui ne dépasse pas 25 centimètres ne convient qu'à de petits arbustes et mieux à des plantes herbacées. La flore forestière ne comprend que des chênes rabougris, des lentisques et des petits oliviers sauvages. C'est pourquoi on s'adonne à peu près exclusivement à la culture des céréales, des pâturages et à l'élevage du bétail.

Céréales. — On estime la récolte annuelle du blé à 9,500 tonnes et l'exportation de 200 à 300. Comme celle de Majorque, la meunerie de Minorque lutte avec beaucoup de peine contre la concurrence des minoteries de Barcelone. Les statistiques douanières de l'an dernier portent à l'entrée dans l'île 1,750 tonnes de farine.

La production de l'orge a atteint en 1902, le chiffre de 1,000 tonnes qui ne suffisent pas à la consommation ; on en importe environ 500 tonnes de plus.

Les autres céréales, telles que le riz et le maïs ne sont pas cultivées à Minorque ; on achète tous les ans au dehors une provision de 200 tonnes de chacune d'elles.

Légumes. — Les légumes ne font pas l'objet d'une culture intensive. On en produit environ 200 tonnes et on reçoit du dehors une centaine de tonnes de fèves pour le bétail.

Fourrages. — Les prairies, soit naturelles, soit artificielles occupent une grande surface et donnent un abondant paturage qui est consommé sur place par le bétail. Il est difficile d'en évaluer le rendement.

Élevage du bétail. — Les fermiers de Minorque s'adonnent à l'élevage des races bovine, ovine et porcine. L'an dernier, il est sorti de l'île 1,100 bœufs, 2,000 moutons et 1,500 porcs. Les autres catégories de bestiaux atteignent des chiffres moins élevés : 31 chevaux, 60 mules et mulets, 70 ânes, 300 chèvres.

Pêche. — La pêche est aussi abondante que dans l'île voisine. On retire principalement des eaux côtières des langoustes et des coquillages.

Volaille, œufs et gibier. — Bien que ces produits ne donnent pas lieu à un commerce aussi actif qu'à Majorque, cependant, ils n'en ont pas moins une certaine importance. On chasse dans l'île la grive, la caille, la perdrix et surtout le lapin.

Mode de culture et régime agraire. — Comme à Majorque, la plus grande partie de la terre appartient à de gros propriétaires qui résident dans les villes de l'archipel ou de la Péninsule presque toute l'année. Ils ne vont à leurs campagnes qu'au moment de la chasse ou pendant la belle saison. Les terres sont réparties pour l'exploitation en fermes d'une surface moyenne de 25 hectares et d'une valeur, également moyenne, de 60,000 piécettes. Sur ces bases on calcule un revenu annuel de 4,000 piécettes qui se partagent par moitié entre le propriétaire et le fermier. A Majorque, la propriété foncière a beaucoup plus de valeur.

DEUXIÈME PARTIE.

INDUSTRIE.

Industries extractives. — Il suffit de mentionner en passant les pierres de construction, qui, comme on l'a déjà vu, abondent à Minorque.

Il n'existe pas de mines qui méritent d'être signalées ; on rencontre cependant un gisement de cuivre à Mercadal, localité située au centre de l'île et au pied du Monte Toro. Cette concession vient d'être acquise par une Société de la Péninsule qui est, à l'heure actuelle, en train de faire des expériences. Il y aurait, en outre, des mines de plomb et de zinc qni ne seraient pas en exploitation.

A coté de Mahon, se trouve une saline appartenant à un particulier et donnant un rendement annuel de 500 tonnes de sel.

Industries mécaniques. — Dans le désir de profiter du bon marché de la main-d'œuvre, une Société anglo-espagnole, constituée avec un capital de 10 millions de piécettes, a installé dans le port de Mahon de grands ateliers de construction de moteurs gazogènes. Parmi les matières premières employées, la houille et le fer sont importées d'Angleterre, les terres réfrac-

taires se trouvent sur place. Le personnel comprend 400 ouvriers qui touchent un salaire variant d'une piécette 50 à 5 piécettes. Les moteurs fabriqués dans cette usine sont envoyés dans la Péninsule.

Depuis quelques mois, on a transporté à Mahon un dock flottant construit par une maison anglaise. En attendant les expériences définitives qui doivent précéder son acceptation par le gouvernement espagnol, il reste sous la surveillance d'un ingénieur de la maison de construction. Ce dock pèserait 14,000 tonnes; il mesurerait 150 mètres de long, 30 de large et 15 de hauteur.

Industries chimiques. — Il y a quelques tanneries à Minorque dont on peut apprécier le degré d'importance, tout à fait secondaire, par les chiffres suivants : on a importé à Mahon, en 1902, 86 tonnes de peaux brutes et 230 tonnes de cuirs tannés, tandis qu'on a exporté 83 tonnes de peaux brutes et 62 tonnes seulement de cuirs tannés. Le stock des cuirs importés et de ceux qui sont préparés dans l'île, sert de matière première à l'industrie de la cordonnerie.

Mahon possède une usine à gaz et une fabrique d'électricité pour l'éclairage de la ville.

Industries alimentaires. — La seule industrie alimentaire de Minorque qui présente un intérêt commercial, c'est la fabrication du fromage et du beurre. Ce travail constitue en quelque sorte une annexe de l'agriculture, en ce sens que ces substances alimentaires sont élaborées dans les fermes par les paysans et représentent une notable partie des fermagés. Malheureusement, les procédés primitifs auxquels on continue de recourir, ne suffisent pas pour assurer la bonne conservation de ces produits; il en résulte que le fromage, dit de Mahon, ne saurait être consomme qu'à l'état frais.

Le 9 octobre 1901, une société anonyme s'est constituée à Mercadal, au centre de l'île, au capital de 120,000 piécettes, à l'effet d'y installer une fromagerie et une « beurrerie » à l'imitation de celles de Suisse et de France, c'est-à-dire en employant pour la fabrication les appareils et les machines les plus perfectionnées, actionnées par la vapeur. On achète tous les jours 3,000 kilogrammes de lait et on fabrique pendant la période de travail, qui commence le 15 janvier et finit le 30 juin, 50,000 kilogrammes de fromage et 3,000 kilog. de beurre d'aussi bonne qualité que les produits similaires de France et de Suisse.

On évalue la production totale de l'île à 350,000 kilog. de fromage dont 200,000 sont exportés à Majorque ou dans la Péninsule.

La fabrication des conserves de viande, de lard et de graisse de porc se borne à satisfaire les besoins de la consommation locale et à exporter par Mahon et Ciudadela 10,000 kilog.

Industries textiles et de l'habillement. — Les industries de la laine, de la soie, du lin et des autres fibres végétales

ne sont représentées à Minorque par aucun établissement important. Les relevés douaniers de Mahon donnent à cet égard les chiffres suivants :

Laine. —	Exportation de laine brute . . .	56.000 kilog.
—	Importation de tissus de laine. .	25.000 —
Soie. —	Importation de tissus de soie. . .	1.500 —

Il n'en est pas de même de l'industrie cotonnière. Une société anonyme, dite la « Industrial mahonesa », ayant un capital social de 500,000 piécettes, a fondé à Mahon une manufacture de tissus blancs de coton ; les métiers sont actionnés par une machine à vapeur de 300 chevaux ; les ouvrières, au nombre de 450, touchent un salaire hebdomadaire moyen de 13 piécettes et produisent, pendant le même laps de temps, 1,400 pièces de 80 mètres de long sur 70 centimètres de large. Les quantités fabriquées dans l'année s'élèvent à 420,000 kilog., valant 2 millions de piécettes. On expédie tous les tissus à Barcelone où ils sont teints ou imprimés. D'autre part il est entré à Mahon, en 1902, 200,000 kilog. de tissus teints ou imprimés représentant une valeur de 1,500,000 piécettes.

La fabrication des chaussures confectionnées à la main est très développée à Minorque. Grâce au bon marché de la main-d'œuvre, cette industrie a conservé jusqu'à présent tous ses débouchés d'outre-mer. Nous pouvons citer comme type une cordonnerie de Ciudadela dont nous avons visité l'installation. Un personnel de cinquante ouvrières y fabrique six douzaines de paires par jour. Chaque paire de chaussure a une valeur moyenne de 15 piécettes. La matière première vient des États-Unis et l'objet manufacturé est envoyé aux Antilles et au Mexique. On évalue l'exportation totale des chaussures à 300,000 kilogrammes et en valeur à 3 millions 1/2 de piécettes.

Bijouterie. — On ne saurait passer sous silence la bijouterie de Minorque. Il est arrivé à Mahon, en 1902, pour 400,000 piécettes de métaux précieux ouvrés ou en lingots et il en est sorti pour 720,000 piècettes.

Industries de l'ameublement. — La seule industrie de ce groupe qui mérite une mention spéciale est la scierie. Nous avons visité une scierie de Ciudadela dont le matériel est actionné par une machine à vapeur de 30 chevaux et dans laquelle 35 ouvriers travaillent la plus grande partie de l'année. Les bois bruts, qui coûtent 50 piécettes la tonne, sont importés de Majorque et de la Péninsule. Mahon en a reçu, en 1902, 230 tonnes et en a expédié 60 après les avoir tranformées en poutres, poutrelles, planches et caisses.

TROISIÈME PARTIE.

COMMERCE.

Il faut distinguer soigneusement le cabotage du commerce extérieur dans les deux ports de Minorque : Mahon et Ciudadela.

MAHON.

1. Cabotage.

1° Importation.

Mahon a importé du reste de l'Espagne, en 1902, 11,000 tonnes de marchandises qui se répartissent ainsi qu'il suit :

(A). Substances alimentaires.

Farine	1.490	tonnes.
Vin	475	—
Orge	430	—
Huile	329	—
Sucre	292	—
Caroubes	280	—
Riz	198	—
Pommes de terre	143	—
Légumes	128	—

(B) **Matières premières.**

Charbon de terre	942	tonnes.
Ciments	856	—
Sons, repasses	776	—
Fers bruts	548	—
Coton brut	356	—
Plâtre	300	—
Bois brut	230	—
Pétrole	125	—

(C) **Objets fabriqués.**

Cuirs ouvrés	256	tonnes.
Tissus	238	—
Céramique	217	—
Produits chimiques	107	—

2° Exportation.

Mahon a exporté dans le reste de l'Espagne, en 1902, 3,500 tonnes de marchandises.

(A) Substances alimentaires.

Blé	196 tonnes.
Légumes	183 —
Fromage	138 —
Charcuterie, lard, graisses	7 —

(B) Objets fabriqués

Tissus	416 tonnes.
Chaussures	284 —
Machines	257 —
Céramique	140 —
Fers ouvrés	126 —

II. *Commerce extérieur.*

1° Importation.

Les apports de l'étranger à Mahon, en 1902, sont représentés par 11,000 tonnes de marchandises dont voici les principales :

Charbon de terre	8.300 tonnes.
Ciments	1.130 —
Fer et acier ouvré	200 —
Bois bruts	43 —
Sons et repasses	30
Avoine	15 —
Machines	13 —
Tapisseries	5 —
Peaux tannées	4 —

2° Exportation.

En 1902, Mahon n'a placé sur les marchés extérieurs que 12 tonnes 1/2 de marchandises dont 9 de sacs de jute et 2 de blés.

CIUDADELA.

I. — Cabotage.

1° *Importation.*

Ciudadela a importé, en 1902, de la péninsule et des îles voisines 1,750 tonnes de marchandises dont les principales sont les suivantes : farine, bois, charbon, ciments, plâtre, cuirs, riz, orge, sucre, café, vins, huile, sons.

2° *Exportation.*

L'exportation a été à peu près équivalente à l'importation, soit 1,742 tonnes qui comprennent notamment les articles ci-après : briques, écorces, bois, blés, fromages, chaussures.

II. — *Commerce extérieur.*

1° Importation.

Ciudadela a acheté à l'étranger 580 tonnes de marchandises, dont 50 de fèves sèches, 7 de cuirs tannés et 100 mètres cubes de bois.

2° Exportation.

Aux sorties ne figurent que 75 tonnes qui s'appliquent à des pierres, des balais, des oranges, des fromages, des langoustes et de la viande conservée.

QUATRIÈME PARTIE.

NAVIGATION.

MAHON.

Le port de Mahon est un port de guerre admirablement disposé et aménagé par la nature ; il s'étend sur une longueur de 12 kilomètres avec une largeur qui varie de 200 à 1,000 mètres et une profondeur de 8 à 24 mètres.

Il est rattaché à Palma et à Barcelone par les vapeurs de la Compagnie « La Maritima », qui a son port d'attache à Mahon même. Cette Compagnie assure un service direct hebdomadaire avec Palma et deux services par semaine avec Barcelone, un direct et un autre avec escales.

Statistique des navires qui ont fréquenté le port de Mahon en 1902 :

Cabotage.

	Nombre de navires.	Tonnage.
	77 voiliers.	3.673 tonneaux.
	218 vapeurs.	100.774 —
Total :	295 navires.	104.447 tonneaux.

Sur les 218 vapeurs qui ont visité Mahon en 1902, il en est 56, soit 3 par semaine, qui représentent les trois services réguliers indiqués plus haut.

Navigation au long cours.

	Nombre de navires.	Tonnage.
	11 voiliers.	1.722 tonneaux.
	16 vapeurs.	8.824 —
Total :	27 navires.	10.546 tonneaux.

Des 11 voiliers, 5 sont de nationalité espagnole et jaugent 609 tonneaux ; quant aux 6 étrangers, ils se répartissent ainsi qu'il suit :

Italiens : 4 navires, 651 tonneaux ;
Suédois : 1 — 227 —
Grec : 1 — 285 —

En ce qui concerne les vapeurs, 6 portent le pavillon espagnol et ont un tonnage de 5,463 tonneaux, les 10 restants sont étrangers :

Anglais : 4 navires, 2,150 tonneaux.
Norvégiens : 4 — 1,976 —
Danois : 1 — 823 —
Allemand : 1 — 612 —

Il est intéressant de connaître la liste des navires de guerre qui sont entrés à Mahon en 1902 :

Nationalités.	Nombre de navires.	Tonnage.	Canons.	Equipage.
Espagnols . . .	6	32.905	136	2.431
Français. . . .	3	424	11	114
Italiens	2	2.157	25	436
Anglais	1	2.770	10	350
Allemand . . .	1	2.800	22	472
Hollandais . . .	1	4.000	16	340
Total. . .	14	45.116	220	4.149

CIUDADELA.

Le port de Ciudadela est formé par une petite anse allongée énétrant dans l'intérieur des terres comme l'embouchure d'une ivière. Il n'est accessible qu'aux voiliers ; les vapeurs sont tenus e mouiller à plus d'un mille en pleine mer et par conséquent s opérations commerciales ne peuvent s'effectuer qu'au moyen e chalands.

Statistique des navires qui ont fréquenté le port de Ciudadela a 1902:

Cabotage.

104 voiliers; 80 vapeurs.

Les 80 mouvements de vapeurs représentent l'escale hebdoadaire du navire de la « Maritima » qui fait le service à escales Mahon à Barcelone et qui touche à Ciudadela.

Navigation au long cours.

15 voiliers.

IBIZA.

Considérations générales.

A 80 kilomètres au Sud-Ouest de Majorque est située Ibiza qui a la forme d'un pentagone. Sa superficie est de 61,867 hectares et sa longueur maxima de 39 kilomètres. Ses collines, dont la plus haute altitude atteint 430 mètres, forment, comme à Majorque, une espèce de cordillière qui subit une dépression au centre. Il s'en suit que le climat et la végétation sont absolument les mêmes que dans l'île principale de l'archipel.

PREMIÈRE PARTIE.

AGRICULTURE.

Arbres fruitiers. — Les principaux arbres fruitiers d'Ibiza sont l'amandier, l'abricotier, le figuier et le caroubier. L'an dernier, il est sorti de l'île 750,000 kilog. d'amandes en coque et 30,000 kilog. d'amandes cassées dont les deux tiers ont été envoyés en France et le reste en Angleterre. Les premières se vendent à 70 piécettes les 100 kilog. et les secondes à 230 piécettes.

On a expédié 10,000 caisses de pulpe d'abricot de 50 kilogs chacune, soit un total de 500,000 kilogs. Les cours se règlent sur le marché de Palma de Majorque.

En 1902, Ibiza a vendu à la Péninsule 200 tonnes environ de figues sèches.

La récolte des caroubes s'élève d'ordinaire à 6,000 tonnes dont la moitié est destinée à l'alimentation du bétail et l'autre moitié est envoyée dans la Péninsule, notamment à Barcelone. Les prix varient entre 8 et 10 piécettes les 100 kilogs.

Céréales. — Les céréales de l'île ne suffisent pas aux besoins de la consommation locale. Cependant on n'en importe pas beaucoup, abstraction faite du riz dont les arrivages s'élèvent à 10,000 sacs et de la farine de blé dont les approvisionnements annuels sont de 8,000 quintaux métriques. Ibiza reçoit de l'Algérie de gros chargements de son et d'orge que l'on évalue à 2,000 tonnes.

Légumes. — Le seul légume que l'on cultive à Ibiza sur une assez grande échelle, c'est la pomme de terre ; on en exporte 20,000 sacs tous les ans.

Volaille et œufs. — On s'adonne également dans l'île à l'élevage intensif de la volaille et à la production des œufs en vue de l'exportation.

Bois. — De nombreux pins d'Alep recouvrent les coteaux d'Ibiza. On en retire des écorces à tan, du bois de construction, du bois de chauffage et du charbon végétal. Le premier de ces produits est l'objet d'un commerce très actif. On en exporte 800,000 kilogs en Espagne et de petites quantités en Algérie. Les 100 kilogs se cotent aux cours de 6 piécettes 25 centimes.

DEUXIÈME PARTIE.

INDUSTRIE.

Industrie extractive. — Il existe à Ibiza une importante mine de plomb dont l'exploitation est interrompue depuis quelques années à la suite de l'inondation des galeries.

Ce sont les salines qui constituent la principale richesse de l'île, L'année dernière, on a chargé 38,000 tonnes de sel à destination de l'étranger (République Argentine, Finlande, Danemark) et 25,000 pour la Péninsule. Les expéditions s'effectuent en sel gros ; le sel moulu est exclusivement destiné à la consommation des Baléares. En général, la qualité du sel d'Ibiza ne vaut pas celui de Cadix ; on le paie à raison de 7 piécettes la tonne, rendu franco à bord du navire. Au point de vue de la quantité extraite, on compte que chaque mètre carré donne un rendement moyen de 15 kilog.

Comme ses voisines, Ibiza est dépourvue de houille qui est toute importée d'Angleterre. On en reçoit environ 1,000 tonnes par an.

Industrie manufacturière. — La seule industrie de l'île qui mérite de fixer l'attention est celle de la bonneterie. On fabrique de grandes quantités de bas et de chaussettes de coton. En 1902, on a enregistré à l'exportation 20,000 kilog. de cet article.

TROISIÈME PARTIE.

COMMERCE.

I. Cabotage.

1° *Importation.*

Ibiza a importé, en 1902, 3,442 tonnes de marchandises réparties de la manière suivante :

Substances alimentaires.

Farine	700 tonnes.
Riz	372 —
Légumes secs	98 —
Sucre	97 —
Huile	80 —
Arachides	68 —

(B) Matières premières.

Sons, repasses	150 tonnes.
Chaux, ciments	133 —
Pétrole	57 —
Bois bruts	51 —

(C) Objets fabriqués.

Filés de coton	111 tonnes.
Céramique	91 —

2° Exportation.

Ibiza a exporté en Espagne, l'année dernière, 24,000 tonnes de marchandises dont 20,000 de sel marin, 750 de caroubes, 200 de figues sèches et le reste d'amandes, d'œufs, de pommes de terre, d'écorces à tan, de bois, de charbon végétal et des tissus de coton,

II. — Commerce extérieur.

1° Importation.

Durant le dernier exercice, l'étranger a approvisionné le marché d'Ibiza de 230 tonnes de marchandises dont les principales sont les sons et repasses et les légumes secs.

2° Exportation.

De son côté, l'île a réussi à écouler à l'étranger 39,000 tonnes de marchandises, dont 38,000 de sel marin et le reste de fruits, de pommes de terre et d'écorces à tan.

QUATRIÈME PARTIE.

NAVIGATION

Le port d'Ibiza a été fréquenté, en 1902, par 197 voiliers et 163 vapeurs naviguant au cabotage, ainsi que par 23 voiliers et 23 vapeurs naviguant au long cours.

En terminant ce rapport, nous devons signaler d'une façon spéciale la modification importante qu'a subie depuis l'année dernière le mouvement maritime du port de Palma et qui nous paraît de nature à favoriser le développement de notre commerce aux Baléares. Nous faisons allusion à la création de la ligne française qui met toutes les semaines Palma de Majorque en communication avec Marseille et Alger. Il appartient désormais à nos commerçants de profiter de cette voie directe pour rendre les relations d'affaires plus actives et plus étroites entre l'archipel d'une part et la métropole et l'Algérie de l'autre. Pour atteindre ce résultat, ils ne sauraient se lasser de demander des renseignements au Vice-Consulat de France à Palma de Majorque, soit directement, soit par l'entremise de l'Office National du Commerce Extérieur, à Paris; il convient également d'envoyer sur place des commis-voyageurs ou des représentants de commerce intelligents, actifs et surtout connaissant bien la langue espagnole et les usages de l'archipel.

L. Agel,
Gérant du Vice-Consulat de France.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 3 SEPTEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 257

TURQUIE D'ASIE

Commerce et navigation de Chypre en 1901.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e)

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
241.	—	**Grèce** : Mouvement commercial, industriel, agricole et maritime de Syra et des autres îles de l'archipel des Cyclades en 1901.	» 40
242.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902	» 20
243.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902.	» 20
244.	—	**Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 . . .	» 20
245.	—	**Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902	» 20
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation.	» 10
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902	» 20
248.	—	**Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901.	» 50
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France.	» 30
250.	—	**Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902	» 10
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902.	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 3
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation.	» 2
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléare	» 3

TURQUIE D'ASIE

Commerce et navigation de Chypre en 1901.

Larnaca... L'année 1901 marque pour la production agricole de Chypre un recul sensible. Après trois années d'abondance et d'excédent financier, la sécheresse a amené un déficit considérable dans le commerce général, dont la balance était au profit de l'île, et les achats de denrées alimentaires ont dépassé de beaucoup les ventes de produits du sol, qui constituent à peu près tout le revenu de la population chypriote. Il a été dit antérieurement que le pays n'a pas d'autre ressource que l'agriculture, sujette aux vicissitudes qui sont l'effet des variations climatériques, et que l'île ne vit que sur ses récoltes, presque toujours insuffisantes pour les besoins de la consommation locale.

Le tableau ci-dessous permet de constater les pertes subiés par Chypre pour la période de 1901-1902 :

IMPORTATIONS (en francs).

Années.	Denrées alimentaires.	Matières premières.	Produits manufacturés.	Total en francs.
1899 . . .	2.110.625	1.575.000	3.558.675	7.244.300
1900 . . .	2.284.650	1.045 000	3.917.100	7.246.750
1901 . . .	3.372.300	1.092.000	4.639.100	9.103.400
Ensemble.	7.767.575	3.712.000	12.114.875	23.594.450

EXPORTATIONS.

Années.	Denrées alimentaires.	Matières premières.	Produits manufacturés.	Total en francs.
1899 . . .	4.985.450	1.449.125	286.700	6.721.275
1900 . . .	6.872.950	1.380.375	205.950	8.459.275
1901 . . .	6.238.600	1.312.300	227.350	7.778.250
Ensemble.	18.097.000	4.141.800	720.000	22.958.800

Sur l'ensemble des cinq années 1896-1900, la balance restait au profit de l'île avec un excédent de 3,540,100 fr. des exportations sur les importations. Le déficit de l'année 1901, qui atteint 1,324,050 fr., réduit donc cet excédent à 2,216,050 fr.

IMPORTATION.

C'est en raison de la disette que s'est accrue l'importance des achats des denrées alimentaires portant principalement sur les céréales et la farine. L'augmentation, sur cette classe de produits par rapport à l'année 1900 est de 1,087,650 fr.

1° **Denrées alimentaires et tabacs**. — L'importation d'animaux vivants a été presque nulle en raison du manque de fourrage; il n'est indiqué qu'une valeur de 1,150 fr. pour 162 têtes (non spécifiées), soit 7 fr. l'une; on verra, d'autre part, que l'exportation de bétail vivant a diminué dans des proportions considérables. L'augmentation sur la classe des produits agricoles porte principalement sur les blés et farines, pour une valeur de 1,250,000 fr., alors que dans les années précédentes, l'insuffisance des récoltes n'exigeait pour l'île qu'un supplément de 150 à 160,000 fr. En 1902-1903, année plus désastreuse encore que celle-ci, il a fallu approvisionner ce pays pour la presque totalité de la farine, la production de l'île ayant été à peu près nulle. Voici la répartition des ventes entre les divers pays importateurs. (Le quintal de 44 okes équivaut à 58 kilog.)

	Blé.		Farine.	
	Quintaux.	Francs.	Quintaux.	Francs.
Turquie	65.449	305.700	62.877	623.325
Égypte	110	475	257	3.650
Roumanie	363	1.450	97	1.150
Angleterre	»	»	214	2.900
Autriche	»	»	38	625
France	»	»	14.123	178.750
Russie	»	»	1.792	25.975
Grèce	»	»	1.152	13.675

Il est facile de se rendre compte du prix moyen d'après les marchés avec les divers pays importateurs. Ainsi le quintal de provenance turque revient à 4 fr. 75 pour le blé et à environ 10 fr. pour la farine; prix un peu inférieur à ceux de la Russie, de la Roumanie, de la Grèce et de l'Angleterre, tandis que le quintal de farine, soit 80/100 hectolitres revient à 14 fr. pour les marques russes, à 12 fr. 50 pour les françaises.

La Turquie, avec un chiffre de 929,000 fr. pour ces articles, a importé, en outre, 10,039 kilés d'orge et 7,927 kilés de vesces pour 1,100 et 1,091 liv. st. (27,500 et 27,175 fr.); c'est-à-dire près d'un million de francs pour l'ensemble ou 80 0/0 des importations de cette classe. Elle a fourni en outre 10,708 quintaux d'huile d'olive, pour 267,700 fr.; la Grèce, seulement 1,186 quintaux pour 46,750 fr. et 608 quintaux d'olives pour 11,600 fr.

Les noix, amandes et dattes proviennent en majeure partie de Turquie et d' Égypte : valeur 36,550 fr. Il y a eu en outre des importations considérables de légumes secs provenant de ces deux pays, pour une valeur de 87,725 fr.

Les pâtes alimentaires et conserves sont fournies, comme précédemment et dans les mêmes proportions, par l'Angleterre pour les biscuits de table (176 quintaux, valeur 9,575 fr.) et la Turquie et l'Égypte pour les macaronis et vermicelles (386 quintaux sur 556) ; il y a, en outre, 76 quintaux fournis par l'Italie (1,925 fr.) et 121 par la France (3,175 fr.). L'Angleterre pour les conserves de viandes, légumes et fruits, concurrence les autres pays, ayant une part de 74,125 fr. sur un total de 114,125 ; mais les marques françaises commencent à être appréciées et à prendre sur le marché une place qui deviendra certainement très importante.

Quant aux épices, casse, sel, poivre, cloux de girofle et condiments, elles ont des origines variables, ainsi que l'amidon et le sésame. Sur ce dernier article nécessaire à la confiserie chypriote, il est à remarquer que l'île en importe pour 19,575 francs (1,163 quintaux) alors qu'elle en exporte 1,434 pour une valeur de 22,300 fr. Il y a donc là un simple échange de qualités différentes, celle de l'île étant inférieure.

Les importations de denrées coloniales, sucre, riz, thé, café et chocolat, n'ont pas de variations d'une année à l'autre. Il y a des prix avec lesquels il semble difficile de rivaliser, comme le sucre, importé par l'Autriche à raison de 0 fr. 27, le kilogramme, soit 18,758 quintaux pour 294,950 fr. Elle fournit en outre le sucre en pain (1,621 kilog. pour 25,400 fr.) à un prix un peu supérieur : il n'y a que 22 quintaux à 26 fr. l'un, soit 2 fr. 25 le kilogramme, provenant d'Angleterre, comme qualité réellement appréciable ; toute cette marchandise n'a pas d'autre valeur que celle de ses bas prix. Les cafés sont également de sorte tout à fait inférieure, notamment le café vert d'origine brésilienne (3,703 quintaux) c'est-à-dire 214,774 kilog. pour une valeur de 173,375 fr., ce qui fait ressortir le kilogramme à 1 fr. 25. Le thé 6,349 okes pour 19,750 fr. représente un prix moyen de 2 fr. 55 la livre ; 2,818 okes viennent d'Angleterre et 1,212 de Ceylan, le reste d'Égypte et de Turquie, de Hollande, de France et même d'Allemagne ; ces derniers à 1 fr. 75 la livre semblent appartenir à la classe la plus dépréciée. Le riz (16,350 quintaux pour 183,675 fr.) provient d'Égypte et de Turquie. Ces pays fournissent également les fromages communs et le beurre de cuisine ; les beurres et le lait en boîtes conservées viennent de Hollande, de Danemark et de Suisse ; la France en expédie en petites quantités, ainsi que l'Italie.

Les vins français sont importés sous divers pavillons et bien que la statistique douanière n'indique pas l'origine exacte et se borne à signaler les pays importateurs, il paraît certain que nos meilleurs crus ainsi que nos cognacs et liqueurs ont un débit plus important que ne le fait supposer le relevé officiel (3,275 fr.

sur 10,750 pour les vins et 1,775 sur 10,625 fr. pour les cognacs et spiritueux: sur le total de 21,375 fr. notre part dépasserait 50 0/0, tandis qu'elle n'est évaluée qu'à 25 0/0 (5,050 fr.) Les bières de marques anglaise ou allemande, pour une valeur de 32,925 fr. sont importées des contrées voisines, la part de l'Angleterre n'est indiquée que pour 21,825 fr. mais elle dépassse de beaucoup ce chiffre. Pour les eaux minérales, la part de la France est de 1,250 fr., sur un total de 2,075 fr.

Les tabacs, classés avec les produits alimentaires, ont encore subi une diminution considérable par rapport aux années antérieures. La douane indique les quantités réservées à la consommation de l'île, le reste étant simplement entreposé : il semble qu'il existe des stocks assez importants et que la demande ait notablement faibli. En 1899, sur 175,953 okes importées il n'était entré que 24,989 okes de tumbeki pour la consommation indigène, et tout le surplus avait été réexporté soit en feuilles soit en cigarettes provenant des manufactures chypriotes et les recettes de douane avaient atteint au total 150,000 fr. sur cet article, soit près de 20 0/0 du rendement. Les entrées, qui en sont descendues à 93,431 okes en 1900, ne sont plus que de 44,540 okes en 1901. Il est intéressant de comparer à cet égard les chiffres des trois derniers exercices pour constater que c'est le prix de revient ou plutôt la qualité du produit qui a baissé.

IMPORTATION.

	Année 1899.	Année 1900.	Année 1901.
Tabac en feuilles:			
Quantités, okes	142.770	104.787	115.496
Valeur en francs . . .	272.425	275.800	170.750
Tumbeki :			
Quantités, okes	24.989	25.203	25.618
Valeur en francs . .	170.750	103.825	49.625
Cigares :			
Pièces	24.493	9.604	28.273
Valeur en francs. . .	1.700	600	1.350
Cigarettes:			
Quantités, okes . . .	»	176	2.825
Valeur en francs. . .	»	242	2.925

Les chiffres constatent que la diminution de consommation sur les tabacs correspond à l'augmentation de consommation pour les cigares et cigarettes de marque étrangère.

Voici, pour les exportations, les chiffres correspondant à la valeur des produits entreposés, les tableaux précédents n'indiquant que les entrées limitées aux besoins de la consommation indigène.

EXPORTATION.

	Année 1899.	Année 1900.	Année 1901.
	—	—	—
Tabac en feuilles :			
Quantités, okes	1.390	»	145
Valeur en francs . . .	2.375	»	200
Tabac manufacturé :			
Quantités, okes	541	473	812
Valeur en francs	5.125	1.525	8.525
Tumbeki :			
Quantités, okes	101.442	106.354	21.433
Valeur en francs	93.775	117 575	24.075

Il faut y ajouter les cigarettes manufacturées, provenant de l'industrie chypriote; il y a eu en 1900, 282 okes exportées pour une valeur de 3,275 fr., et, en 1901, 217 okes, pour 3,125 fr.

D'après ces chiffres la diminution du trafic serait de plus de 28 0/0 pour le dernier exercice.

	Importation.	Exportation.	Total.
	—	—	—
		(Francs.)	
Année 1899	544.875	101.275	546.150
— 1900	382.050	122.375	504.425
— 1901	358.850	35.925	394.775

Ces chiffres révèlent, en outre, la diminution de valeur et de qualité du tabac aromatique ou tumbeki, qui était en 1899 estimé à 7 fr. l'oke et qui tombe à 4 fr. en 1900 et à 1 fr. 90 en 1901, le tabac en feuilles a subi également une dépréciation, étant descendu de 2 fr. 65 à 1 fr. 80. Il en est de même des cigares, de sorte absolument inférieure, qui de 6 fr. descendaient à 4 fr. 50 le cent, soit de 0,06 à 0,045 la pièce.

2° **Matières premières**. — Dans la classe des matières brutes les quantités et valeurs importées ne diffèrent pas sensiblement d'une année à l'autre : pour le fer et l'acier 564 et 276 quintaux, valeur 147,400 fr. ; pour l'étain en barres ou en feuilles, 564 quintaux valant 17,675 fr. et même quantité pour le cuivre, valeur 35,750 fr. ; enfin, les lingots d'argent, reportés dans la même classe, 102 okes, valeur 13,700 fr. La Belgique et la Suède fournissent pour la plus grande part le fer, l'Autriche, l'acier, l'Angleterre, l'étain et le cuivre.

Parmi les autres groupes de cette classe, il n'y a à signaler que l'augmentation des importations pour le charbon : 2,631 tonnes valant 76,600 fr. au lieu de 1,766 et la diminution de celles du pétrole de 345,152 galons à 233,541 galons ; valeur 149,650 fr. au lieu de 167,250 fr. En 1899, l'importation avait atteint 305,450 fr. Les bois de construction, pour une valeur de 351,525 fr., sont importés de Turquie (268,100 fr.) et d'Autriche (55,600 fr.). Il faut y ajouter 7,725 fr. de bois à brûler et 1,000 fr.

de valonée. Les résines, poix et goudron proviennent de Turquie. Il y a eu, en outre, 2,750 fr. de bois de campêche.

Il y a eu également une diminution notable sur les articles de droguerie, amoniaque, salpêtre, cire, essences et paraffine et huile de graine de lin : de même pour l'écorce ou gomme de térébinthe, qui sert à la fabrication de la liqueur appelée raki ou mastic, qui descend de 670 liv. st. à 510 liv st. (12,750 fr.). L'ensemble de ce groupe représente une somme peu élevée : 76,750 fr.

Une reprise assez sensible paraît se manifester sur les importations de peaux et poils, qui étaient tombées à 2,117 liv. st. à 850, de 1899 à 1900.

En 1901-1902, les achats sont remontés à 3,148 liv. st. (78,700 fr.) ; ce sont l'Égypte et la Turquie, l'Angleterre, l'Inde et la Birmanie qui ont bénéficié de cette reprise : la France n'y a qu'une part de 800 fr., l'Autriche atteint 20,425 fr. Il est à remarquer que Chypre, en exportant 409 quintaux de peaux de chèvre, pour une valeur de 70,350 fr., en a importé de Turquie 5,720 pièces pour 21,300 fr., n'en ayant fourni à ce pays que pour 6,875 fr.

La France importe seule les œufs de vers à soie, appartenant à l'espèce connue sous le nom de Graine de Montpellier : 9,822 onces, valant 51,100 fr. Il en avait été importé pour 69,325 fr. en 1899 et pour 47,550 fr. en 1900.

Pour les matières premières non spécifiées les tableaux indiquent une valeur de 28,025 fr. dont 2,500 fr. d'origine française.

3° **Produits manufacturés**. — L'augmentation des importations sur les produits de cette classe indique une activité commerciale qui, malgré la disette de l'année en cours, correspond à l'accroissement de la prospérité pendant la période précédente. Sur les métaux ouvrés, l'orfèvrerie, la quincaillerie et les machines, il y a une reprise importante de transaction. Le fer et l'acier ouvré montent de 100,550 fr. en 1900 à 159,825 fr. en 1901, non compris 3,000 fr. pour les ancres et chaînes. Les articles en cuivre atteignent 10,125 fr. au lieu de 8,000 fr., ceux en plomb 2,075 fr. au lieu de 25 ; tandis que ceux en zinc et étain descendent de 7,200 fr. à 5,625 fr. L'augmentation atteint en tout 60,000 fr. Sur un chiffre total de 180,000 fr. la part de la France ne dépasse pas 19,750 fr. Pour les machines elle est de 4,450 fr. sur un total de 102,675 fr.

Il y a peu de variation dans les importations de quincaillerie et coutellerie, 2,755 liv. st. au lieu de 2,586. Sur ce chiffre de 68,875 fr., la France n'a qu'une part de 3,700 fr., elle n'atteint que 2,550 pour l'orfèvrerie sur un total de 19,450 fr. et 950 fr. sur 7,000 fr. pour les articles en argent.

Sur l'ensemble des métaux ouvrés les commandes se répartissent comme suit entre les pays importateurs.

Angleterre	144.375	francs.
Allemagne	58.500	—
Turquie	48.575	—
France	28.750	—
Autriche	27.950	—
Égypte	33.100	—
Grèce	18.800	—
Belgique	16.500	—
Italie	7.800	—
États-Unis	3.675	—
Suède et Russie	625	—
Total	378.650	francs.

L'Angleterre réalise sur les tissus un chiffre d'affaires considérable, soit 1,045,750 fr. sur les cotonnades, c'est-à-dire 75 0/0 des expéditions, la France n'a que 37,125 fr. d'importation sur cet article ; l'Allemagne la distance de beaucoup avec un chiffre de 169,950 fr. sur les tissus de coton et 82,025 fr. sur les filés. En ajoutant les tissus de filés de lin et de chanvre, les cordages et ficelles, sacs, mèches à lampe, le groupe représente une valeur de 1,452,075 fr. sur laquelle la part de l'Angleterre est de 1,228,875 fr. La France n'arrive pas à 40,000 fr. en tout ; la part de l'Allemagne en est cinq fois plus importante.

De même pour les modes et la mercerie notre part n'est que de 11,825 fr. sur un chiffre total de 165,575 fr.; celle de l'Angleterre est de 50,400 fr. L'Autriche, la Turquie, l'Italie passent avant nous avec 38,875 fr., 31,700 fr., et 16,225 fr.; l'Allemagne et la Grèce viennent ensuite avec 9,275 et 1,665 fr. Il est nécessaire de remarquer qu'il ne s'agit nullement d'articles soignés et de produits de luxe, mais de fournitures communes et d'un extrême bon marché.

Les soieries et rouenneries pour une valeur de 96,325 fr. sont importées par les divers pavillons dans la proportion que voici :

Turquie	18.425	francs.
Italie	18.325	—
France	13.675	—
Autriche	12.925	—
Angleterre	12.750	—
Allemagne	12.000	—
Égypte	4.700	—
Russie	2.650	—
Grèce	875	—
	96.325	francs.

La précédente observation s'applique à ces soieries, qui sont communes et à bas prix. En y ajoutant les draps et lainages (430,625 fr.), l'ensemble des tissus atteint presque 2 millions de francs : sur ce dernier article, l'Angleterre tient la tête, comme

pour les cotonnades (103,975 fr.) ; la Grèce vient ensuite (65,025 francs), puis l'Autriche (63,200 fr.). La France n'a que le quatrième rang avec 55,175 fr., l'Allemagne nous suit de près avec 46,300 fr. et la Belgique reste à 30,800 fr. et l'Égypte à 12,400 fr.

Le groupe de l'ameublement et de l'habitation, comprenant la faïencerie et la cristallerie, la carrosserie et la sellerie, vient après celui des tissus. Les meubles, y compris le matériel des églises et mosquées, représentent une valeur de 66,300 fr. La part de la France n'est que de 6,900 fr. ; elle est nulle pour la carrosserie (16,875 fr.), dont les importations sont de provenance anglaise pour les voitures de maître, 3,850 fr., et d'Égypte et de Turquie pour le transport ou le roulage (7,925 fr. pour 13 véhicules). Mentionnons aussi quelques charrettes américaines valant 1,800 fr., soit 360 fr. l'une, un landau provenant d'Italie (1,000 fr.) et deux de Grèce (2,300 fr.). La sellerie est presque exclusivement anglaise (4,450 fr. sur 6,325 fr.).

Pour la faïencerie, la France n'a qu'une part de 4,050 fr. La Belgique garde le premier rang, grâce au bon marché de ses produits, 12,850 fr.; l'Italie vient ensuite avec des faïences communes (9,450 fr.).

L'Allemagne et la Grèce en importent à plus bas prix encore, chacune pour 7,750 fr.; enfin, l'Égypte et la Turquie pour la poterie importent une valeur de 5,200 fr. La Douane distingue la verrerie commune, les bouteilles et le verre en feuilles de la cristallerie, dont l'importation atteint 77,875 fr. et profite à l'Autriche, à la Belgique et à l'Allemagne (37,400, 11,000 et 10,350 fr.). La part de la France n'est que de 3,700 fr. Elle expédie des bouteilles et dames-jeannes pour une valeur de 8,550 fr. sur 11,850 fr. La Belgique et l'Angleterre importent le verre à vitre, 7,025 fr. et 4,250 fr., sur un total de 12,275 fr.

Le groupe de la construction comprend les ciments, briques, tuiles et pierres à bâtir ; la plupart sont d'importation française, comme le ciment (2,120 quintaux pour 4,925 fr.) et les tuiles (524,045 pièces pour 51,000 fr.). Les pierres, principalement la marbrerie pour cimetière, viennent de Grèce (3,775 fr. sur 4,850 fr.). Quelques envois de briques viennent de Turquie et d'Égypte (2,900 pièces).

La tonnellerie a une valeur de 6,175 fr. sur lesquels l'importation de fûts cerclés représente 4,750 fr.

L'Allemagne a une part de 2,800 fr. sur 8,025 fr. pour les outils agricoles ; l'Angleterre fournit les microscopes destinés aux sériciculteurs; les instruments de travail sont d'origine allemande ou turque, la France n'en importe que pour 1,825 fr. Il y a quelques instruments de musique pour une valeur de 4,475 fr. soit 1,450 de provenance autrichienne et 900 d'Italie. La France et l'Angleterre ont importé chacune quatre pianos, la première pour 3,525 fr., la seconde pour 2,925 fr. Les armes à feu sont de provenance anglaise ; il y a, en outre, 18 quintaux d'explosifs

importés de ce pays. La Grèce fournit 100 quintaux de poudre de chasse, pour une valeur de 6,450 fr. Les cartouches, 3,700 francs, sont de fabrication anglaise (1,550 fr.) ou autrichienne (1,200 fr.), En y ajoutant les projectiles, le groupe représente 38,150 fr. ; la part de la France n'est que de 10,850 fr.

Le groupe de l'hygiène et de la toilette est beaucoup plus important et les produits français s'y maintiennent en première place, en raison de leur supériorité incontestée : pour les médicaments notre part est de 18,175 fr., sur un chiffre de 45,275 fr. Celle de l'Angleterre est de 15,250 fr. ; la Turquie et l'Égypte n'atteignent pas 6,400 fr. et l'Autriche 1,600 fr. Pour la parfumerie fine (15,275 fr.), les marques françaises gardent également l'avantage, avec un chiffre de 6,750 fr. ; les autres pays importateurs n'arrivent qu'à des chiffres de 1,500 à 2,000 fr. Mais pour le savon de ménage (220,200 fr.), plus de la moitié (116,950 fr.), est de provenance turque ou égyptienne ; la Grèce fournit de son côté pour 84,600 fr. ; l'Angleterre pour 15,000 fr., l'Autriche pour 2,025 fr. et la France seulement pour 500 fr., ainsi que l'Italie et l'Allemagne. Pour le savon de toilette (3,500 fr.), notre part n'est que de 500 fr., tandis que celle de l'Angleterre est de 1,850 francs.

Les cuirs ouvrés, en y comprenant la sellerie déjà mentionnée, représentent un chiffre d'importation assez élevé (321,850 fr.). La France est distancée par l'Italie, la Turquie et l'Égypte pour la ganterie et la cordonnerie. Celles-ci importent les semelles en cuir pour 92,425 fr., 69,675 fr. et 66,750 fr. ; nous arrivons après elles avec 65,950 fr. La Turquie et l'Égypte fournissent 2,091 paires de chaussures pour 3,125 fr. et l'Angleterre 381 paires pour 2,400 fr. Notre part est plus importante pour les cuirs, soit 74,725 fr. sur 196,350 fr. Celles de l'Angleterre et de la Turquie sont de 63,775 fr. et 28,400 fr. L'Autriche importe des cuirs moins fins pour 14,925 fr., ainsi que l'Italie, pour 8,400 francs.

Il faut mentionner, en outre, les allumettes (31,050 fr.), provenant principalement d'Autriche (24,725 fr.), article d'extrême bon marché, soit 0 fr. 15 le paquet de 10 boîtes au détail ; la Belgique, la Suède et l'Allemagne en importent pour 3,725 fr., 1,750 fr. et 675 fr. La bougie 27,825 fr. est en majeure partie de provenance anglaise (21,650 fr.). Les articles de bureau, le papier à imprimer et le matériel typographique, ainsi que les livres, gravures et tableaux, importés de diverses contrées, représentent en tout une valeur de 140 à 150,000 fr. ; il a été dit que ces fournitures appartiennent au matériel scolaire ou religieux. Il n'y a à signaler que les cartes à jouer de provenance française et le papier à cigarettes, fourni par l'Autriche : 4,700 fr. et 36,925 francs.

Parmi les autres produits, l'indigo (2,727 okes) est importé par l'Autriche, le soufre par l'Italie ; il y a enfin les fournitures administratives (225,475 fr.) dont 80 0/0 de provenance anglaise

et les matières non classées (118,825 fr.), dont l'Angleterre importe également une large part (38,900 fr.). La France ne compte que pour 2,050 fr. dans le premier groupe et 5,950 fr. dans le second.

EXPORTATION.

En attendant la publication des statistiques de 1902, où la sécheresse a été exceptionnellement grave, la pluie n'ayant pas dépassé 5 pouces 1/2 (0 m. 13), tandis que la moyenne depuis 1878 est restée à 16 pouces (0m.40), on peut relever pour l'année qui a précédé celle-ci, une des plus désastreuse depuis l'occupation, les chiffres officiels constatant le déficit de la production agricole.

D'après le rendement des dîmes, la récolte de l'année 1900, qui avait été des plus abondantes, a été évaluée à 104,073 tonnes pour le blé; il n'a été importé, cette même année, que 21 tonnes de blé et 789 de farines étrangères; d'autre part, il a été exporté 616 tonnes de farine. Ce calcul permet de fixer à moins de 100,000 tonnes de blé les besoins de la consommation indigène. En 1901, la récolte n'ayant été que de 63,266 tonnes, non seulement il n'y a pas eu d'exportation, sauf 326 tonnes, mais il a été importé 327 tonnes de blé et 80,000 quintaux de farines, soit 4,672 tonnes. Le reste a pu être fourni par la minoterie indigène sur l'excédent des années antérieures. Pour 1902-1903, où la récolte a été presque complètement perdue, on estime que l'importation des farines aura dépassé 6,000 tonnes; elle n'a pas encore cessé à cette heure.

Le déficit a été le même pour les céréales : en 1900, la production de l'orge atteignait 133,210 tonnes, dont 38,000 pour l'exportation. En 1901, la production étant tombée à 83,150 tonnes, il n'en est sorti que 20,700, déduction faite de 512 importées. L'avoine, d'une production de 16,677 tonnes, est descendue à 11,200 et l'éxportation n'atteint pas 2,500, en déficit de 2,300. Quant aux vesces, seule alimentation du bétail avec la paille hachée, la récolte atteint 8,800 tonnes, au lieu de 7,635, et l'exportation descend de 1,493 tonnes à 397.

Il y a eu, pour couvrir ces déficits, une augmentation notable dans le rendement de la caroube, qui s'est élevé de 140,924 cantars (220 kilog.) à 210,746. La vendange a rendu également un supplément de 2,000 tonnes, soit 26,984,000 okes de raisins frais, au lieu de 25,483,900. La récolte des olives a été également plus abondante ainsi que celles des fruits et du sésame; il y a eu, en outre, une plus-value sur les cocons, les laines et peaux, ainsi que sur divers articles; mais, en résumé, l'exportation des produits du sol est en diminution de 634,000 francs, de 1900 à 1901, et quant au désastre de 1902, il sera difficilement réparé, malgré les apparences favorables de la saison de 1903.

1° **Agriculture et élevage.** — De même qu'en 1900, l'aug-

mentation du nombre de têtes pour l'exportation d'animaux vivants (10,515 au lieu de 9,661) correspond à une diminution de valeur (424,575 fr. au lieu de 485,650 fr.). En 1899, elle avait atteint 508,500 fr. Les pays de destination sont toujours, en majeure partie, l'Égypte et la Turquie. La conclusion de la guerre sud-africaine, d'autre part, a suspendu les achats de mules chypriotes par l'Angleterre et, d'une moyenne de 50,000 francs, les marchés sont descendus à 6,250 fr. C'est sur les caroubes qu'ont porté les principales demandes de l'extérieur : 42,303 tonnes, soit 10,658 fr. de plus qu'en 1900 et 22,000 de plus qu'en 1899. Pour l'ensemble des céréales, fruits, en y ajoutant les vins et spiritueux, l'exportation atteint 5,778,100 francs, déduction faite des tabacs simplement réexportés et qui figurent dans cette classe pour 35,925 fr. La valeur des produits s'est élevée de 2,200,000 fr. à 2,823,500 fr.

C'est sur l'ensemble des produits de la viticulture que se manifeste l'augmentation pour les quantités et valeurs exportées :

	Année 1900.		Année 1901.	
	Quantités.	Valeur en francs.	Quantités.	Valeur en francs.
Vins ordinaires, galons.	1.471.043	688.575	1.497.873	728.600
Commanderie, galons .	57.126	68.375	52.747	63.975
Raisins frais, quintaux.	5.636	18.075	9.346	31.175
Raisins secs, quintaux.	42.951	393.025	56.464	468.425
Eaux-de-vie, galons. .	116.917	162.350	131.720	182.950
Vinaigre, galons. . . .	179.489	50.475	173.566	48.100
	»	1.380.875	»	1.523.225

Pour les céréales, l'exportation se répartit à peu près identiquement entre les divers pays, en 1900 et en 1901. L'Angleterre a acheté 21,783 tonnes de caroubes et la France 3,600, soit 1,454,925 fr. pour la première et 894,675 pour la seconde. Il y en a eu 4,608 pour l'Égypte (319,450 fr.) et 2,141 pour l'Italie (143,375 fr.). Il faut y ajouter : l'orge : 329,576 kilés pour l'Égypte et la Turquie, 93.584 kilés pour l'Angleterre, et l'avoine : 9,593 kilés pour la France et 7,661 pour l'Italie. Le peu de blé qui est resté a été envoyé en Égypte et en Grèce. Les légumes, parmi lesquels les fruits, grenades, citrons, oranges figurent pour 7,271,447 pièces, pour une valeur de 97,200 fr. et 145,200 francs, sont presque exclusivement destinés à l'Égypte. Ce pays, ainsi que la Turquie, prend aussi les fromages (valeur 115,975 francs), les oignons (31,125 fr.), les pommes de terre (55,050 fr.), ainsi que divers autres végétaux ; les bâtiments en rade s'approvisionnent, en outre, pour une valeur de 18,775 fr.

2° **Matières premières.** — Dans cette classe figurent également des produits de la culture et de l'élevage, qui devraient plutôt être reportés dans la précédente sous la rubrique textiles

ou autres : le coton, dont l'exportation atteint 2,746 quintaux pour une valeur de 128,750 fr.; le lin, 3,023 quintaux pour 16,425 fr.; la laine, 3,983 quintaux pour 142,500 fr. L'Égypte prend 1,914 quintaux de coton et l'Autriche 612; le lin va en Turquie et la laine en France (3,463 quintaux pour 124,275 fr.). Il en est de même des cocons et déchets de soie : la France achète la presque totalité de la production indigène, pour 351,350 fr., et c'est elle, comme il a été dit, qui en fournit la matière première, c'est-à-dire les œufs de ver à soie. L'Italie ne prend que 1,464 okes de cocons sur 91,287 (valeur 120,000 fr.). L'ensemble de ce groupe s'élève à 765,050 fr.

On a inscrit dans la même classe des matières brutes les graines de lin, d'anis et de cumin : valeur 57,775, 33,050 et 1,050 fr., la coloquinte : 13,825 fr. et les peaux et poils : 242,150 francs, ainsi que diverses plantes ou graines : celles de coton et de sésame, la paille et les feuilles de sumac et de schinia destinées au tannage et à la teinture ; enfin les éponges (20,175 fr.). La valeur totale des produits de cette classe étant de 513,275 fr. et celle de ces divers produits atteignent 457,625. Il ne reste, comme matières premières proprement dites, pour une valeur de 55.650 fr. que la pierre et le gypse, exportés en Égypte et en Russie pour 4,625 fr.; la terre d'ombre 2,369 tonnes pour 32,525 fr.; enfin, les chiffons et les matières non classées.

Quant au groupe des métaux et minerais, qui contient une part de 15,100 fr. pour la réexportation sur 33,975 fr., il ne consiste qu'en vieux cuivres, ferrailles et quelques produits non spécifiés. Le surplus, 14,025 fr., est la valeur du charbon repris par le vapeur qui fait le cabotage des ports de l'île.

3° **Produits manufacturés.** — Cette dernière classe est de même caractérisée par une part considérable d'articles réexportés. Sur les tissus, il y a 3,275 fr. en réexportation et sur les autres articles, la valeur des produits de l'industrie chypriote n'est que de 134,575 fr. en regard de 54,575 fr. d'articles manufacturés repris à l'étranger. Sur les 227,350 fr. des produits de cette classe il ne resterait que 169,000 fr. provenant du travail indigène. Il n'y a à signaler dans cette classe que la valeur de 13,200 fr. indiquée pour les soieries indigènes, à destination de Turquie, de Grèce ou d'Angleterre, celle des articles de poterie, également commune, est de 16,300 fr.; enfin le gypse (6,959 tonnes pour 87,300 fr.) et divers produits non spécifiés d'une valeur de 79,000 fr,

Numéraire. — L'introduction de 65,000 liv. st. est considérée comme désavantageuse à l'île comme ne pouvant être échangée au dehors : les Anglais ont repris une part de cette somme ou plutôt des livres sterling et schellings pour 75 0/0 de la valeur de la monnaie neuve qui ne leur coûtait que la frappe et le lingot, au taux actuel de 45 0/0 de la valeur de l'or : l'opération rapporterait donc un bénéfice net de plus de 460,000 fr. à la métropole.

Les effets de la disette ont influé sur la situation financière, vu l'insuffisance du rendement des dîmes, principal chapitre du budget des récoltes : 50,969 liv. st. au lieu de 64,064 en 1900. La taxe sur les animaux est également descendue de 15,108 liv. st. à 10,298. Il y a eu des réductions analogues sur les autres taxes verghi, revenus forestiers, et une légère augmentation sur les douanes et les taxes des ports par l'accroissement des entrées et des transactions. Les recettes, qui s'élevaient à 5,282,700 de francs en 1900, le plus fort chiffre depuis l'occupation, n'ont été que de 4,951,750 fr. ; en diminution de 429,950 fr. Le chiffre des dépenses publiques est presque invariable ; la différence est seulement de 10,925 fr. en plus, sans compter le tribut annuel à la Porte qui est de 92,000 liv. st.

En ce qui concerne le mouvement des fonds, l'année 1901 a été, comme la précédente, soldée en excédent au profit de l'île ; les entrées dépassent les sorties d'une somme de 255,400 fr. Voici en comparant les exercices antérieurs, la situation qui ressort des statistiques :

IMPORTATIONS (en francs).

	Année 1899.	Année 1900.	Année 1901.
Turquie	617.875	1.228.600	307.325
Égypte	57.850	677.200	242.550
Angleterre	»	119.200	1.627.500
Autriche-Hongrie	2.975	24.475	20.000
Grèce	8.950	17.100	»
Italie	6.575	1.375	1.275
Russie	750	»	»
Total	694.975	2.067.950	2.198.650

Il est nécessaire de constater que l'Angleterre n'a importé que 2,500 espèces en plus des 65,000 livres de monnaie neuve qu'elle a mise en circulation et qui ne consiste qu'en frappe d'un coin spécial pour les pièces d'argent de 3,4 1/2 et 18 piastres (4 et 6 pence, 1 et 2 schellings). Elles remplaceront les monnaies de la métropole, qui ont fait retour pour la valeur indiquée ci-dessous aux exportations de l'année courante.

EXPORTATION (en francs).

	Année 1899.	Année 1900.	Année 1901.
Turquie	382.200	312.775	132.075
Egypte	635.025	537.500	502.000
Angleterre	»	675	1.271.725
France	47.050	25.825	37.450
Grèce	10.775	»	»
Autriche	9.900	»	»
Total	1.084.950	876.775	1.943.250

Ces échanges de numéraire remplacent, faute de circulation et de crédit, les émissions de valeurs et les recouvrements en banque pour les opérations internationales ; l'émission d'une monnaie d'argent spéciale à l'île de Chypre pourra rendre des services pour les transactions intérieures, mais si la balance du commerce extérieur se tournait au désavantage des exportations par un excédent de marchandises importées à solder en or, il est évident que le commerce de Chypre souffrirait gravement du préjudice provenant d'une monnaie non échangeable et de la rareté des espèces d'or qui ont déjà commencé à rentrer en Angleterre.

Les statistiques de 1878 à ce jour ont constaté, il est vrai, un excédent qui a pu atteindre déjà 9 millions de francs ; mais, comme il a été dit, le bilan de l'année 1901 présente un déficit considérable (1,324,050), en déduction duquel il ne serait pas rationnel d'imputer l'excédent apparent de 255,400 fr. des importations sur les exportations de numéraire. Il serait moins hasardeux de considérer les 1.271,725 fr. de retraits d'or anglais en des pièces divisionnaires atteignant au pair la valeur nominale, comme une part de la richesse monétaire enlevée sans retour à la circulation. La perte de l'année 1901 (déduction faite des 2,500 fr. importés) serait donc de 1,269,525 ; en tout, près de 2,600,000 fr, si l'on y ajoute la perte aux exportations.

Résumé général numéraire non compris.

	Importations.	Exportations.	Total.
	—	—	—
Angleterre et colonies	2.351.875	1.809.750	4.161.625
Turquie	2.684.275	904.725	3.589.000
Égypte	760.725	2.315.400	3.076.125
France	707.125	1.517.150	2.224.275
Autriche	1.013.285	681.350	1.694.625
Italie	513.475	310.350	823.825
Grèce	505.100	56.375	561.475
Allemagne	189.500	46.925	236.425
Belgique	186.400	100	186.500
Roumanie	18.950	64.575	83.525
Suède	64.000	»	64.000
Russie	62.525	1.350	63.875
États-Unis	9.800	43.325	53.125
Brésil	17.650	150	17.800
Bulgarie	11.600	1.600	13.200
Suisse	4.075	»	4.075
Hollande	1.600	1.125	2.725
Beira	»	750	750
A la mer	»	23.250	23.250
Totaux	9.102.300	7.778.250	16.880.550

Les importations et exportations se répartissent comme suit entre les six ports principaux :

Larnaca	6.120.125	2.790.425	8.910.550
Limassol	2.184.150	3.032.450	5.216.600
Kyrénia	291.175	321.950	613.125
Famagouste	179.800	778.975	958.775
Daphos	261.200	753.150	1.014.350
Lefka	65.850	101.300	167.150
Totaux	9.102.300	7.778.250	16.880.550

Espèces.

Larnaca	1.871.825	1.938.750	3.810.575
Limassol	326.825	4.500	331.325
En tout	11.300.950	9.721.500	21.022.450

En comprenant le numéraire :

Total pour les cinq nations ayant échangé les espèces.

	Importations.	Exportations.	Total.
Angleterre et colonies	3.979.375	3.081.475	7.060.850
Turquie	2.991.600	1.036.800	4.028.400
Égypte	1.003.625	2.817.400	3.821.025
France	707.125	1.554.600	2.261.725
Autriche	1.033.275	681.350	1.714.625
Italie	514.750	310.350	825.100
	10.229.750	9.481.975	19.711.725
Autres pays non échangistes	1.071.200	239.525	1.310.725
	11.300.950	9.721.500	21.022.450

COMMERCE DE LA FRANCE AVEC CHYPRE.

Il a été dit dans de précédents rapports (fascicules 41 et 136) quelles sont les conditions spéciales des transactions entre Chypre et les divers pays importateurs : le bon marché des produits et les facilités de règlements. Nos importations sont en progrès constants : en 1899 elles s'élevaient à 477,875 fr., elles ont monté en 1900 à 510,475 fr., elles ont atteint 707,135 fr. en 1901.

L'année courante a marqué en outre un accroissement très notable par rapport aux exercices antérieurs pour notre importation, principalement pour les denrées alimentaires et les farines. Malheureusement ce n'est là qu'une série d'affaires de circonstance, la cause de ces achats au dehors ayant été la terrible disette produite par deux années consécutives de sécheresse persistante ; personne ne souhaiterait de voir l'île réduite à tirer perpétuellement du dehors ses subsistances sans trouver dans ses exportations, également réduites par les mêmes accidents

climatériques, le moyen de compenser les achats de vivres indispensables. Ce serait bien vite la ruine du marché lui-même et la fin de tout commerce international.

Plus d'une fois il nous a été donné de signaler la concurrence des autres nations en matière d'articles industriels : c'est sur cette classe de produits que doivent porter les efforts de nos négociants : pour les denrées autres que les farines, qui sont de consommation moins variable, c'est-à-dire nos vins et cognacs, les conserves de table, l'épicerie, la bougie, les eaux minérales, nos envois semblent en voie de progrès et nos marques sont connues et appréciées.

Il ne peut y avoir à Chypre qu'un débouché insignifiant pour des produits chers et des articles de luxe proprement dits, mais vu la mauvaise qualité de certaines denrées, par exemple le sucre commun, importé par l'Autriche pour une valeur considérable (320,000 fr.), nous pourrions essayer d'introduire quelques-unes de nos bonnes sortes) sans viser un bénéfice excessif, tout en maintenant les prix à la moyenne la plus avantageuse, ce que l'on consomme à 0.27 centimes le kilog. dans les campagnes de Chypre ne ressemble que de bien loin à ce qu'on appelle du sucre en Occident et il serait intéressant d'opposer à cet article, à un prix modéré, une marchandise de bonne qualité et réellement propre à la consommation. Il a été dit également à quel prix dérisoire se traitent les achats de riz, café, chocolat, beurre et lait conservés, ainsi que diverses denrées de consommation que peuvent seuls fournir dans ces conditions des industriels se contentant du plus infime bénéfice. Ce sont des produits grossiers et qui ne trouvent à s'écouler que dans les régions les plus arriérées et les plus misérables en fait de bien-être général et de civilisation. Ainsi des huiles d'olive de nos industriels tunisiens ont été offertes à 2 et 3 fr. le litre, mais sans trouver preneur dans un pays qui, avec une récolte locale des plus prospères, n'a que des produits assez médiocres comme qualité. On leur préfère les huiles d'olive importées de Turquie et de Grèce à raison de 39 fr. le quintal de 58 kilog., soit 6,259 de la première pour 251,750 fr. et 1,186 de la seconde pour 46,750 fr., avec un droit de douane de 8 fr. les 100 okes (128 kilog.), ce qui laisse le kilogramme à 0.67 centimes. Il en est de même pour la plupart des produits importés dans le groupe de l'alimentation.

En dehors de nos importations de blé et de farine, qui ont atteint 46,675 francs en 1900 et 178,750 fr. en 1901, nos envois se bornent à des articles restreints et pour des sommes peu considérables : les 197,000 fr. d'augmentation de nos importations portent donc pour les deux tiers sur les farines. Nous n'importons nos vins et nos cognacs que pour une valeur de 4,000 fr., et les eaux minérales pour 1,250 fr. ; l'article le plus important est le café : 30,100 fr.

Quant aux matières premières, à part une augmentation de

2,000 fr. sur les importations d'œufs de ver à soie et de 2,000 francs sur les articles de droguerie, notre part est réduite à 31 quintaux de cuivre pour 3,575 fr. et 269 de zinc pour 900 fr.; il faut surtout que nos négociants concentrent leurs efforts sur l'importation des produits industriels qui offrira toujours un assez large débouché tant que la situation de Chypre ne sera pas menacée par les crises agricoles. Notre part n'est que très faible pour les articles de quincaillerie (3,700 fr. sur 68,875), ainsi que sur la plupart des métaux ouvrés : 725 fr. sur les articles en cuivre sur 8,200. Elle est de 2,650 fr. et de 16,350 fr. sur le fer et l'acier ouvrés, articles dont l'ensemble atteint 217,600 fr.; un peu plus sur la bijouterie (2,600 fr., le total étant 19,450) et 950 fr. pour l'argent ciselé sur 7,000. Dans les machines, seulement 4,450 fr. sur 102,675.

Restent les tissus laines et autres articles dont le relevé a été fait en passant ce groupe en revue : rappelons que l'Angleterre réalise un chiffre énorme sur les cotonnades dont Chypre fournit la matière première.

Un peu plus importante est notre part dans les importations des soieries et d'articles de mercerie et de modes. Achetant la totalité des cocons de l'île, nous devrions au moins nous attacher à ouvrir à nos produits cette voie, comme nos concurrents qui n'ont pas à invoquer le même titre, car les filatures anglaises ne prennent pas leurs matières à Chypre comme les nôtres, pour la laine, la soie et le coton. En dehors des cartes à jouer, des briques et ciments et de divers articles de faïencerie, cristallerie et ameublement, nous n'avons guère étendu notre importation sur l'ensemble des articles : pour les cuirs ouvrés, comprenant la cordonnerie et la ganterie, nous restons au même chiffre qu'en 1900, 142,000 fr., tandis que l'Italie, qui n'importait que 48,000 fr., dépasse 100,000 fr., et l'Angleterre, de 53,550 fr., arrive à près de 75,000 fr. La Turquie augmente également de 92 à 100,000 fr., et l'Égypte, de 26,875, passe à 72,000. L'Autriche même augmente de 15,850 fr. à près de 25,000 francs; notre avantage est donc illusoire si les importations ayant doublé, tous en profitent sauf nous. Quant à la parfumerie et à la savonnerie, articles où nous n'avons à craindre aucune concurrence, nous restons, faute d'activité de nos négociants qui ne font rien pour placer leurs produits, presque absolument en dehors de ce commerce, dont l'ensemble atteint 240,000 fr. Notre part de 7,750 fr. est dérisoire, malgré les appels répétés adressés à nos fabricants qui n'envoient aucun représentant à Chypre et se bornent à essayer de faire placer leurs produits par des commissionnaires qui les sacrifient pour les affaires importantes qu'ils réalisent sur la parfumerie allemande, belge ou anglaise.

Outre les 197,000 fr. d'augmentation à l'importation dont nous bénéficions en 1901, nos achats réalisent un accroissement de trafic considérable, puisque Chypre nous fournit 1,517,150 fr.

au lieu de 1,386,350 fr. en 1900 et de 1,264,825 fr. en 1899. L'augmentation de 130,800 fr. vient principalement, comme il a été dit des caroubes, 894,675 fr. au lieu de 665,575 fr. ; des cocons de soie 351,350 fr. au lieu de 283,000 fr. en 1900 ; mais les autres produits diminuent dans la même proportion, puisque ces deux articles réaliseraient un accroissement de 397,000 fr. et les réductions portent surtout sur un certain nombre d'articles, entre autres la laine 124,275 fr. au lieu de 167,525 fr. et le coton 26,950 fr. au lieu de 66,575 fr.

D'ailleurs, il suffit de se reporter aux tableaux pour constater que la France n'est qu'un marché très secondaire pour Chypre dont les débouchés nécessaires sont la Turquie et l'Égypte, principalement la dernière : en 1899, 3,970,000 fr. sur 6,631,000 fr.; en 1900, 4,872,500 fr. sur 8,460,000 fr.; en 1901, 3,280,000 fr. sur 7,778,000 fr. L'Angleterre même a réalisé des achats considérables puisque l'exportation pour ce pays, qui ne dépassait guère 1 million en 1899 et 1 million 1/2 en 1900, s'élève cette année à 1,809,750 fr. et qu'elle a pris la première place avec 4,161,625 fr. pour le trafic général. Je citais l'an passé les observations du haut commissaire sur les facilités offertes aux importateurs par les Compagnies de navigation et qui expliquent les progrès considérables accomplis par le commerce étranger, notamment celui de la France, en opposition avec le ralentissement des échanges entre Chypre et la Métropole. Malheureusement, il y a tant de distance entre nous et nos concurrents que le peu de progrès réalisé chaque année par notre pavillon ne permet pas d'espérer rapprocher la date où nous prendrions possession du marché qui devrait nous appartenir pour une part si importante, tandis qu'elle n'atteint que 12 0/0 malgré l'extension qu'elle a prise depuis trois ans. Nos concurrents devraient faire de nouveaux efforts, en vue d'évincer nos rivaux, principalement pour les articles que nous avons signalés.

NAVIGATION.

Le mouvement des ports s'est élevé en 1901, pour l'ensemble à 2,604 bâtiments et 566,668 tonnes au lieu de 2,621 bâtiments et 509,826 tonnes en 1900.

Il y a lieu de rappeler les perturbations résultant du maintien et même de l'aggravation des mesures quarantenaires qui supprimaient une partie des services réguliers, par exemple celui de la ligne Marseille, Alexandrie, Beyrouth, les arrivages de nos ports employant la voie Constantinople, Smyrne par un détour considérable.

Depuis six ans, il n'y a plus que deux vapeurs mensuels de la ligne des Messageries au lieu de quatre.

Quant aux autres compagnies elles sont encore plus irrégulières : chaque saison est marquée par un changement d'itinéraire du Lloyd et du Florio Rubattino : Belles Asia Minor et Prince Line n'ont aucun service régulier, à part la voie postale Larnaca-Alexandrie-Brindisi, desservie par la première ave

subvention de 1,500 livres sterling (37,500 fr.), et rétablie seulement en 1902 après quinze mois de suppression des lignes postales, ce qui a jeté un désarroi complet dans les affaires. Le pavillon français reste en troisième rang; il ne pourra reprendre la première place que lorsque les deux lignes circulaires Turquie-Syrie-Egypte auront repris leur marche normale. Il est à noter que cette suspension d'une ligne sur deux coïncide fâcheusement avec les progrès du trafic qui de 1899 à 1901 a presque doublé.

Les tableaux qui suivent résument le mouvement de la navigation en 1901, pour les six ports de Chypre.

Entrées.

Ports.	Voiliers. Nombre.	Voiliers. Tonneaux.	Vapeurs. Nombre.	Vapeurs. Tonneaux.	Total. Nombre.	Total. Tonneaux.
Larnaca	468	45.217	175	175.480	643	220.697
Limassol	209	16.938	34	32.779	243	49.717
Famagouste et Carpas	154	3.842	1	1.349	155	5.191
Paphos et Latzi	111	2.186	»	»	111	2.186
Kyrenia	105	3.366	»	»	105	3.366
Lefka	41	1.284	»	»	41	1.284
Totaux	1.088	72.833	210	209.608	1.298	282.441

Sorties.

Ports.	Voiliers. Nombre.	Voiliers. Tonneaux.	Vapeurs. Nombre.	Vapeurs. Tonneaux.	Total. Nombre.	Total. Tonneaux.
Larnaca	283	31.460	118	132.904	401	164.364
Limassol	322	24.784	73	64.193	395	88.977
Famagouste et Carpas	216	6.435	7	1.601	223	8.036
Paphos et Latzi	120	3.887	12	11.626	132	15.513
Kyrenia	104	3.504	2	1.959	106	5.463
Lefka	49	1.874	»	»	49	1.874
Totaux	1.094	71.944	212	212.283	1.306	284.227

La répartition suivant les divers pavillons est déterminée comme suit :

Pavillons.	Entrées. Nombre.	Entrées. Tonneaux.	Sorties. Nombre.	Sorties. Tonneaux.
	Voiliers.			
Chypriote	202	6.764	252	10.844
Ottoman	787	46.003	758	45.003
Autrichien	1	223	1	223
Grec	66	9.644	52	6.354
Italien	32	10.199	31	9.250
	1.088	72.833	1.094	71.944

	Vapeurs.			
	Sorties.		Entrées.	
Anglais	60	37.253	59	36.355
Autrichien	59	68.953	59	68.971
Français	27	53.516	27	53.516
Grec	28	2.016	29	2.058
Ottoman	4	2.251	4	2.251
Italien	15	24.058	15	24.058
Danois	4	5.618	6	3.782
Allemands	13	18.618	13	18.618
	212	212.283	210	209.608

	Entrées.		Sorties.	
Total : Vapeurs	210	209.608	212	212.283
— Voiliers	1.088	72.833	1.094	71.944
Total général	1.298	282.441	1.306	284.227

Ces chiffres ne comprennent pas le cabotage, dont voici le relevé, pour chaque port :

CABOTAGE

Entrées.

Ports	Voiliers. Nombre.	Voiliers. Tonneaux.	Vapeurs. Nombre.	Vapeurs. Tonneaux.	Total. Nombre.	Total. Tonneaux.
Larnaca	632	8.978	107	41.649	739	50.627
Limassol	647	20.015	152	78.452	799	98.467
Famagouste et Carpas	629	8.792	67	19.848	696	28.640
Paphos et Latzi	319	7.014	78	18.370	397	25.384
Kyrénia	27	815	34	6.369	61	7.184
Lefka	46	1.138	21	882	67	2.020
Totaux	2.300	46.752	459	165.570	2.759	212.322

Sorties.

Larnaca	834	24.865	163	82.087	996	106.952
Limassol	550	11.028	113	47.800	671	58.828
Famagouste et Carpas	591	6.442	61	19.596	652	26.038
Pophos et Latzi	313	5.312	66	6.744	379	12.056
Kyrénia	27	651	32	4.410	59	5.061
Lefka	36	446	21	882	57	1.328
Totaux	2.359	48.744	456	161.519	2.815	210.263

Comparaison avec 1900, sauf le cabotage.

	Année 1900.		Année 1901.	
	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.
Larnaca. . .	1.253	356.308	1.044	385.061
Limassol . .	446	108.957	638	138.694
Famagouste.	451	13.657	378	13.227
Paphos . . .	183	17.996	243	17.699
Kyrénia. . .	153	6.752	211	8.829
Lefka. . . .	135	6.186	90	3.158
Total . .	2.621	509.826	2.604	566.768

Le port de Famagouste est destiné à devenir la principale escale au lieu de Larnaca ; l'ancien port, d'une contenance de 73 acres ou 32 hectares, sera approfondi de 8 mètres en moyenne et bordé sur la façade de quais de 15 mètres de large sur environ 200 mètres. Ils s'étendront au sud de la porte de mer dite Saint-Marc, voisine de l'ex-arsenal, à côté de laquelle deux autres portes sont déjà ouvertes dans l'enceinte datant de la domination vénitienne.

Des magasins seront construits au sud de l'enceinte entre la vieille cité et Varoschia, qui deviendra la ville principale, Famagouste n'étant qu'un amas de ruines qui resteront intactes vu leur intérêt historique et artistique. Le port sera relié à Vicosie par une une voie d'une longueur de 35 milles anglais ou 50 kilomètres, avec embranchement à Kouklia sur Larcana, et traversant toute la Messaorée.

Limassol ne sera pas affecté, mais Larnaca sera directement atteint et ne servira plus qu'à de rares escales de paquebots, la ville n'ayant ni agriculture ni industrie et ne servant qu'au transit.

Les caroubes de la région s'exportent par voiliers à Ziy pour le sud et à Kyrénia pour le nord, et les vins et cocons par Paphos et Limassol qui dépasse déjà Larnaca pour les exportations.

Quant aux importations, elles seront presque exclusivement réservées à Famagouste où seront transférés les services de la douane, de la santé et de la poste.

(Sauf la part de Limassol qui ne souffrira pas de l'ouverture de ce nouveau port, et dont l'extension est si remarquable depuis quelques années).

Edmond Hippeau,
Consul de France.

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 10 SEPTEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 258

Possessions anglaises d'Asie

HONG-KONG

Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3 rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
242.	—	**États-Unis :** Mouvement commercial et maritime du port de la Nouvelle-Orléans en 1901-1902	» 20
243.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902	» 20
244.	—	**Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901	» 20
245.	—	**Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902	» 20
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation	» 10
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902	» 20
248.	—	**Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901	» 50
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France	» 30
250.	—	**Grèce :** Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902	» 10
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse ; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation	» 20
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20

POSSESSIONS ANGLAISES D'ASIE

HONG-KONG.

Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.

I. — *Revue de l'année commerciale.*

II. — *Développement du trafic maritime de Hong-Kong.*

1° *Hong-Kong envisagé comme port d'escale de paquebots et de grands vapeurs de charge européens ;*

2° *Hong-Kong envisagé comme terminus de services de navigation américains. Expansion du commerce maritime des États-Unis en Extrême-Orient ;*

3° *Hong-Kong siège de compagnies de cabotage intercolonial. — Développement de la navigation fluviale dans le delta du Si-Kiang.*

III. — *Commerce maritime de Hong-Kong en 1902.*

1° *Mouvement de la navigation ;*

2° *Importation. — Exportation.*

IV. — *Navigation sous pavillon français.*

V. — *Relations commerciales de Hong-Kong avec la Chine. — ansit de Hong-Kong au Yunnan par le Tonkin.*

VI. — *Relations commerciales de Hong-Kong avec l'Indo-hine.*

VII. — *Importations de produits français. — Articles français sceptibles de vente à Hong-Kong.*

VIII. — *Industries. — Filature de coton. — Raffineries de cre. — Ateliers de construction et de réparation navales. — ocks.*

I. — REVUE DE L'ANNÉE COMMERCIALE 1902.

Hong-Kong... Au point de vue commercial, l'année 1902 n'a été rien moins que satisfaisante pour Hong-Kong. La tension du marché financier, l'instabilité et la baisse croissante du change du dollar, les mauvaises récoltes de riz en Indo-Chine et dans le sud de la Chine, la situation troublée des deux kouangs, l'augmentation des impôts résultant de l'indemnité exigée du gouvernement impérial par les puissances étrangères en 1900, ont eu pour effet de restreindre dans toutes les classes les demandes de cotonnades et de tissus de laine et plus spécialement celles des articles de bonne qualité que la baisse de la valeur de l'argent a placés hors de portée des petites bourses.

La vente des filés de coton a cessé également d'être rémunératrice si bien que deux des plus grandes filatures de Bombay, habituées à trouver de sûrs débouchés auprès des acheteurs chinois, ont déjà cessé de travailler et que d'autres établissements similaires s'apprêtent à les imiter.

On conçoit aisément l s conséquences déplorables de cet état de choses pour le marché de Hong-Kong si l'on tient compte que les cotonnades, les filés de coton, les lainages, représentant 1/3 des importations totales en Chine, y sont en grande partie introduits par les commerçants de cette colonie britannique.

D'autre part, les mauvaises récoltes de pavot au Yunnan ont développé l'importation de l'opium indien par Hong-Kong et donné lieu à un trafic considérable.

Par contre, la vente de l'huile de pétrole, qui normalement aurait dû suivre la marche ascendante indiquée par les chiffres des années précédentes, a été très limitée dans les provinces du Sud, par l'état d'insécurité du delta du Si-Kiang.

La demande des autres marchandises a subi une forte diminution par suite des causes indiquées plus haut, alors que ces mêmes causes agissaient d'une façon désastreuse sur les exportations chinoises qui passent par Hong-Kong.

Pendant toute l'année 1902 les frets ont été uniformément bas et le commerce maritime local en a été très affecté ; les Compagnies de navigation de ce port qui se livrent au cabotage dans les mers d'Extrême-Orient ont été très éprouvées et ont vu leurs actions descendre bien au-dessous du cours d'émission, surtout pendant les six derniers mois.

Presque toutes les industries établies dans la colonie de Hong-Kong ont été atteintes très fortement par le malaise général : l'industrie des raffineries de sucre entre autres, a éprouvé un véritable désastre.

Le ralentissement des opérations commerciales et indus-

trielles devait influencer défavorablement le marché financier : on estime en effet à près de 8 millions de dollars la perte de ce marché relativement aux opérations de l'année précédente.

La question de la baisse du métal argent qui a pesé si lourdement sur le commerce d'importation préoccupe gravement les esprits ; l'opinion générale considère comme un remède nécessaire l'établissement d'un change du dollar selon une base fixe ; mais les souhaits exprimés à cet égard paraissent être d'ordre tout platonique. La Chambre de commerce vient, il est vrai, d'émettre à une faible majorité, un vœu relatif à la réunion d'une commission d'études semblable à celle qui a fonctionné à Singapore et qui y a proposé l'adoption du dollar à valeur fixe. Mais le Gouvernement de la colonie et la plupart des gros commerçants sont d'avis que la situation même de Hong-Kong, condamne cette colonie britannique à maintenir son système monétaire actuel favorable aux relations commerciales avec l'Empire Céleste, et à attendre que la Chine elle-même fasse la première tentative pour opérer des modifications en vue de parer aux difficultés que lui a créées la question de la monnaie d'argent.

Il est intéressant de rappeler ici que les représentants du Mexique et de la Chine ont sollicité l'intervention du Gouvernement des États-Unis en faveur de la réunion d'une commission composée de délégués de toutes les nations intéressées au commerce d'Extrême-Orient et chargée d'étudier le système monétaire le plus propre à empêcher les fluctuations du change du métal blanc. Il est à espérer que cette conférence internationale sous le patronage des États-Unis pourra procéder dans un brei délai à un échange de vues et proposer une solution satisfaisante.

II. — DÉVELOPPEMENT DU TRAFIC MARITIME DE HONG-KONG.

Nouvelles compagnies de navigatiōn.

Le port de Hong-Kong peut être envisagé sous trois aspects principaux :

1° **Comme port d'escale des grands paquebots effectuant des services réguliers et des cargo-boats circulant entre l'Europe et l'Extrême-Orient.** — En dehors des principales lignes de paquebots français, anglais, allemands et japonais, dont les services bi-mensuels mettent les ports d'Extrême-Orient en communication directe avec l'Europe, il faut signaler les services mensuels des paquebots autrichiens et italiens dont les ports d'attache sont à Trieste et à

Gênes. Hong-Kong est également fréquenté par de nombreux cargo-boats desservant les ports d'Extrême-Orient et appartenant principalement aux compagnies anglaises suivantes :

China Mutual s. s. C°, Shell C°,

Glen, Warrack, Mogul, Ben, Union.

La Compagnie allemande Hamburg-Amerika, en dehors des paquebots postaux qu'elle entretient concurremment avec le Norddeutscher Lloyd, envoie aussi de nombreux vapeurs de charge en Extrême-Orient qui font escale à Hong-Kong.

A ces nombreux paquebots ou cargo-boats, visiteurs habituels du port de Hong-Kong vont bientôt s'ajouter les trois vapeurs d'une nouvelle compagnie hollandaise subventionnée destinés à établir des communications régulières entre Java, Hong-Kong, la Chine et le Japon et à remplacer les vapeurs affrétés chargés jusqu'à présent de ce service. Ces nouveaux vapeurs, d'une jauge moyenne de 5,000 tonnes chacun, seront plus spécialement affectés au transport des sucres bruns ou blancs de Java qui sont l'objet d'une demande croissante au Japon.

2° **Hong-Kong envisagé comme terminus de services réguliers avec l'Amérique du Nord.** — Hong-Kong a été choisi comme tête de plusieurs lignes de navigation entre la Chine et divers ports de l'Amérique du Nord situés sur la côte du Pacifique.

Les paquebots de la Pacific Mail Steamship C° et de la Tokyo Kisen Kaisha entretiennent un service régulier qui aboutit à San-Francisco et ceux de la Compagnie « Canadian Pacific Railway » prolongent jusqu'à Hong-Kong, la grande voie ferrée à travers le Canada qui se termine à Vancouver.

Les ports de Tacoma, d'Orégon, et de Portland sont également reliés à Hong-Kong par la Northern Pacific C° et la Portland e Asiatic C°.

Depuis l'occupation des Philippines, les commerçants des États-Unis se préoccupent de plus en plus de l'immense marché que l'empire chinois offre à l'écoulement de leurs marchandises. Déjà ils ont pris une part prépondérante dans les échanges avec le Japon ; leurs cotonnades envahissent de plus en plus la Chine où elles font reculer les cotonnades anglaises ; leurs farines tendent à approvisionner uniquement non seulement les ports chinois mais aussi ceux de l'Indo-Chine française ; la concession du chemin de fer entre Canton et Han-Kéo à la société « American Development Cy » a entraîné la commande de 1,500,000 tonnes de rails aux usines de l'Illinois dont le transport assure d'avance un fret colossal à de nouvelles lignes de navigation en projet.

Dernièrement le président Roosevelt, dans un discours qu'il a prononcé à Jacksonville en Californie, exprimait avec force cette idée du développement que doivent prendre les relations

commerciales des Etats-Unis avec la côte d'Extrême-Orient située sur le Pacifique.

« Au cours du nouveau siècle qui commence, a-t-il déclaré, « le Pacifique, où les Etats-Unis occupent déjà une position « prépondérante, doit passer sous notre influence commer- « ciale. »

Il est dès maintenant utile de noter comme signe précurseur du rôle futur des Américains en Extrême-Orient l'accroissement des unités de leur marine marchande sur la ligne commerciale qui unit Hong-Kong, Manille et les ports chinois ou japonais intermédiaires à San-Francisco, Seattle et Tacoma.

La Great Northern Steamship C°, qui n'est qu'une branche maritime du chemin de fer du Northern Pacific et de la voie ferrée de Chicago-Burlington-Quincy, vient de faire construire à New-London par une compagnie spécialement fondée pour les constructions de vapeurs destinés au Pacific (l'Eastern Shipbuilding Company) deux énormes vapeurs, le *Dakota* et le *Minnesota*, qui sont parmi les plus grands du monde et qui ne le cèdent que de peu au *Celtic* et au *Cedric* de la Compagnie White Star. Ces deux vapeurs jaugent net 20,000 tonnes; leur déplacement atteint 37,000 tonnes, leur longueur est de 210 mètres et leur largeur de 25 mètres.

Ces navires ne vont pas tarder à faire leur apparition dans les ports du Japon, de la Chine et à Hong-Kong leur point terminus; ils y ont été précédés depuis le commencement de cette année par deux paquebots américains le *Korea* et le *Sibéria* de la Pacific Mail C° de dimensions moins colossales mais qui avec leur tonnage net de près de 11.500 tonnes constituent les plus fortes unités qui aient paru jusqu'à présent dans les mers de Chine.

Citons enfin comme nouvelle compagnie de navigation destinée à accroître les relations commerciales de la Chine avec la côte américaine du Pacifique, la China commercial Steamship Cy qui a pour objet principal le transport de travailleurs chinois; les trois vapeurs de la Compagnie ont à l'heure actuelle déjà transporté plus de 2,000 coolies destinés principalement à fournir la main-d'œuvre aux mines de la Basse Californie et du Mexique.

En présence du mouvement irrésistible qui pousse les Etats-Unis à développer leurs opérations commerciales avec la Chine, le Japon et les Philippines, il ne paraît pas téméraire de supposer que dans un avenir peu lointain les Américains seront amenés à combiner dans le Pacifique un trust de compagnies de navigation parallèle à celui qu'ils ont déjà établi dans l'Atlantique et qu'ils essaieront d'y accaparer les mouvements d'échanges avec l'Extrême-Orient comme ils tentent déjà de monopoliser ceux de l'Amérique du Nord avec l'Europe.

3° Port de Hong-Kong envisagé comme siège de

compagnies de cabotage. — Nous avons déjà consacré une étude particulière aux compagnies de cabotage établies à Hong-Kong et analysé les causes qui ont amené pendant l'année 1902, une crise considérable du cabotage en Extrême-Orient. (Voir *Moniteur officiel du Commerce* du 11 décembre 1902 ; page 1007). Quelques-unes des principales causes de cette crise : accroissement exagéré des unités de transport, concurrence acharnée entre les compagnies rivales, formation d'ententes tacites entre les compagnies de même pavillon et baisse du change du dollar, ont continué depuis à influencer de façon désastreuse le marché commercial maritime de Hong Kong. Mais les exportations de riz en Cochinchine et au Tonkin ont repris une certaine activité à la fin de l'année 1902 et au commencement de 1903; en apportant un aliment important de fret aux vapeurs des lignes de navigation qui fréquentent les ports de Saïgon et de Haïphong, ces exportations ont amené une légère augmentation du prix de ce fret.

Sur le parcours de Hong-Kong à Manille, la lutte déjà très vive entre les vapeurs de la Tokyo Kisen Kaisha et ceux de la Compagnie anglaise China Manila, a pris un nouveau degré d'acuité par suite de l'entrée en ligne de six vapeurs d'un tonnage moyen de 2,000 tonnes, appartenant à la China Navigation Company de MM. Butterfield et Swire, qui ont inauguré de nouveaux services à prix réduits.

Les actions des compagnies de cabotage établies dans ce port, dont nous donnions dans le rapport ci-dessus mentionné les cours comparés, se sont maintenues à des cours très bas en raison des mauvaises conditions de ce marché.

Notons, entr'autres, la baisse considérable des actions de la China Manila C° émises à 50 dollars, cotées à 32 dollars et demi en octobre 1902, et tombées au 31 décembre à 24 dollars.

En dehors des compagnies de navigation qui se livrent au cabotage proprement dit et qui mettent Hong-Kong en relations constantes avec les diverses contrées de l'Extrême-Orient, il existe de nombreux services de vapeurs plus spécialement adaptés à la navigation fluviale, et qui effectuent des échanges considérables entre cette colonie, les ports ouverts du delta du Si-Kiang, et principalement Canton.

On a pu dire que Hong-Kong était l'avant-port de Canton, et les statistiques des douanes chinoises montrent en effet que Hong-Kong absorbe en totalité les exportations non seulement de Canton, mais aussi des autres ports ouverts du delta, en même temps qu'il y fournit presque exclusivement les importations. On conçoit, par suite, l'importance de la navigation fluviale qui aboutit à Hong-Kong.

En 1902, on a compté, tant à l'entrée qu'à la sortie, 4,385 vapeurs jaugeant 3,747,876 tonnes, soit une augmentation de 698 vapeurs et de 253,166 tonnes sur l'année précédente. Les importations effectuées par ces vapeurs ont été de 223,608 tonnes, et

les exportations de 144,304 tonnes, mais c'est le transport des passagers asiatiques qui constitue leur principale ressource ; en 1901, ils avaient transporté 1,241,426 individus, et en 1902, le nombre des passagers s'est élevé à 1,296,602.

On ne compte actuellement pas moins de six départs de vapeurs par jour pour Canton et quatre pour Macao. Quelques-uns de ces vapeurs atteignent 1,800 tonnes de jauge et peuvent contenir jusqu'à 800 passagers indigènes et une centaine d'Européens. Il ne faut pas oublier que la compagnie française Trévoux possède 2 grands vapeurs sur la ligne de Hong-Kong à Canton ; en tenant compte des mouvements effectués par d'autres petits vapeurs sous pavillon français, on trouve que ce pavillon a été représenté par 438 entrées et sorties représentant un tonnage total de 127,760 tonnes pour notre part dans la navigation fluviale entre Hong-Kong, Canton et d'autres ports du delta de Si-Kiang.

Il importe de signaler ici que le gouvernement de la colonie de Hong-Kong a récemment obtenu gain de cause dans sa lutte contre la concurrence des jonques chinoises pour le transport des marchandises entre ce port et les ports ouverts du delta de la rivière de Canton. Par l'article 3 du traité de commerce anglo-chinois signé à Shanghaï le 5 septembre 1902, la Chine consentait à enlever à la batellerie indigène le bénéfice de droits préférentiels, et assimilait complètement sous le rapport des droits à payer les marchandises transportées par jonques chinoises à celles qui sont transportées par vapeurs.

Bien que le traité en question n'ait pas encore été ratifié, la Chine a consenti à faire application de l'article 3 ; il est facile d'en déduire les conséquences heureuses pour les compagnies de cabotage établies à Hong-Kong ; la navigation à vapeur dans le delta avait depuis deux ans, une tendance à rétrograder ; plusieurs navires anglais du port de Hong-Kong avaient dû être retirés en 1901 des lignes de navigation sur le Si-Kiang, où ils ne pouvaient lutter contre la concurrence des jonques indigènes. Or, ce mouvement de ralentissement de la navigation à vapeur sur les voies fluviales du Kouang-Toung, est déjà complètement enrayé ; ainsi que le signalait récemment le rapport de la Chambre de commerce de Hong-Kong, les commerçants chinois emploient de plus en plus les vapeurs de rivière pour le transport de leurs marchandises, depuis que le transport par jonques a cessé de jouir de privilèges particuliers. Déjà, les chantiers de construction maritime à Hong-Kong ont reçu de nombreuses commandes de vapeurs destinés à la navigation fluviale ; on peut prévoir un essor encore plus rapide de cette navigation si le gouvernement chinois, réalisant les promesses qu'il a faites au négociateur du traité de 1902 dans l'article 10, ouvre de nouveaux ports du delta au commerce étranger.

III. — COMMERCE MARITIME DE HONG-KONG EN 1902.

1° **Mouvement de la navigation**. — Le tonnage à l'entrée et à la sortie s'est élevé à 21,528.780 tonnes, soit 2,203,395 tonnes de plus qu'en 1901.

Il y a eu 51,542 entrées avec 10,783,502 tonnes et 51,547 sorties avec 10,754,278 tonnes se décomposant de la façon suivante :

Tonnage.	Entrée.	Sortie.	Pourcentage du tonnage total.
	Tonnes		
Navires de mer britanniques .	3.010.441	3.005.145	27.94 0/0
Navires de rivière britanniques	1.775.960	1.780.238	16.52 0/0
Navires de mer étrangers . .	3.273.817	3.238.719	30.25 0/0
Navires de rivière étrangers .	95.766	95.909	0.89 0/0
Chaloupes à vapeur	97.607	97.607	0.91 0/0
Jonques du commerce extérieur	1.613.895	1.624.344	15.04 0/0
Jonques du commerce local .	916.016	903.313	8.45 0/0
	10.783.502	10.754.278	100 0/0

Le capitaine de port a relevé à l'entrée 6,192 vapeurs, 47 voiliers, 1,820 chaloupes à vapeur, 17,978 jonques du commerce étranger ; la moyenne quotidienne des entrées a été de 71.2 contre 67.6 en 1901.

Le tableau ci-après permet de comparer le mouvement de la navigation en 1901 et en 1902 relatif aux navires européens et aux jonques trafiquant en dehors de la colonie, sans tenir compte des jonques du commerce local et des chaloupes à vapeur affectées à ce port.

Désignation.	Année 1901. Nombre des navires.	Année 1901. Tonnage.	Année 1902. Nombre des navires.	Année 1902. Tonnage.	Augmentation. Nombre des navires.	Augmentation. Tonnage.	Diminution. Nombre des navires.	Diminution. Tonnage
Navires britanniques.	6.715	9.213.639	7.102	9.571.787	387	358.148	»	»
Navires étrangers.	4.092	5.345.502	5.359	6.704.211	1.267	1.358.709	»	»
Jonques du commerce extérieur .	35.394	3.266.168	36.245	3.238.239	851	»	»	27.929
Totaux.	46.201	17.825.309	48.706	19.514.237	2.505	1.716.857	»	27.929

L'accroissement des mouvements de navires sous pavillon britannique a donc été de 387 unités avec un déplacement de 358,148 tonnes ; celui des navires étrangers a été de 1,267 unités représentant un tonnage de 1,358,709 tonnes et se répartissant de la façon suivante :

453 navires autrichiens, 372,021 tonnes ;
301 navires français, 93,627 tonnes ;
186 navires allemands, 221,619 tonnes ;
169 navires chinois, 307,897 tonnes ;
150 navires japonais, 342,668 tonnes.

718 navires de mer différents, tous de construction européenne, dont 350 britanniques et 368 étrangers ont fréquenté le port de Hong-Kong en 1902 où ils sont entrés 4,047 fois, ce qui représente, relativement à 1901, une augmentation de 37 navires et de 477 entrées.

1° Vapeurs de mer.

Pavillons.	Navires. 1901.	Navires. 1902.	Nombre des entrées. 1901.	Nombre des entrées. 1902.	Tonnage. 1901.	Tonnage. 1902.
Britannique	321	324	1.770	1.753	2.894.519	2.965.030
Allemand	122	123	842	939	1.242.499	1.360.524
Japonais	65	56	336	409	692.981	865.40[illegible]
Norvégien	26	49	79	300	78.004	263.37[illegible]
Français	22	27	206	228	209.094	219.111
Etats-Unis	19	23	89	56	130.476	121.93[illegible]
Autrichien	20	20	53	50	128.483	125.92[illegible]
Chinois	4	17	10	135	3.349	163.39[illegible]
Russe	4	11	4	16	8.797	32.04[illegible]
Hollandais	9	8	29	23	40.872	26.46
Danois	8	6	12	13	25.903	23.37
Suédois	1	4	7	15	6.923	14.32
Portugais	3	3	49	46	4.948	7.89
Belge	3	1	9	3	12.407	3.62

2° Voiliers.

Pavillons.	Navires. 1901.	Navires. 1902.	Nombre des entrées. 1901.	Nombre des entrées. 1902.	Tonnage. 1901.	Tonnage. 1902.
Américain	62	9	22	11	25.191	17.040
Britannique	16	26	19	28	23.261	45.411
Allemand	2	2	2	2	143	2.973
Français	9	»	16	»	7.040	»
Japonais	»	2	»	2	»	212
Norvégien	»	2	»	2	»	1.418

D'après ces tableaux les faits les plus intéressants à relever ont :

1° L'augmentation du nombre des vapeurs norvégiens : 6 en 1901, 49 en 1902. Le tonnage des navires norvégiens a assé de 78,000 tonnes à 263,300 et se trouve ainsi avoir presque uadruplé. Tous ces navires ont été affrétés à des Compagnies e navigation de Hong-Kong, anglaises ou allemandes, par leurs ropriétaires norvégiens qui ont ainsi cherché à échapper aux onditions désastreuses du commerce maritime en Europe ; resque tous sont affectés au cabotage dans les mers de Chine ;

2° Les vapeurs japonais ont diminué de 9 unités, mais leur onnage a augmenté de 176,000 tonnes ;

3° Les vapeurs britanniques ont augmenté de 3 unités et de 1,000 tonnes ;

4° Un seul vapeur a été ajouté à la flotte allemande qui fréuente le port de Hong-Kong et l'augmentation du tonnage n'a té que de 78,000 tonnes. Il semble que les Compagnies de naviation allemandes aient produit leur maximum d'effort et que ur commerce maritime en Extrême-Orient ne soit plus susptible d'accroissement après les bonds énormes qui lui ont it atteindre en quelques années la place qu'il y occupe actuelment ;

5° Les vapeurs américains ont passé de 19 unités à 23, mais ur tonnage a diminué de 9,000 tonnes ;

6° Les vapeurs français ont augmenté de 5 unités et de),000 tonnes ;

7° Alors que les voiliers des États-Unis diminuaient de 13 uni s, les voiliers anglais passaient de 16 à 26 ;

8° En 1902, aucun voilier français n'a paru à Hong-Kong où on en avait compté neuf l'année précédente.

Le capitaine de port donne les chiffres suivants relatifs aux pérations commerciales effectuées par les navires de construcon européenne qui ont fréquenté le port en 1902 :

archandises importées par navires anglais. .	1.833.871	
— — étrangers.	2.129.392	3.963.463
archandises exportées par navires anglais. .	1.197.077	
— — étrangers.	1.023.790	2.220.867
archandises en transit par navires anglais. .	1.259.439	
— — étrangers.	1.112.958	2.372.397
Chauffe embarqué par navires anglais. .	234.770	
— — étrangers.	386.970	641.740
	9.198.467	

Il est à noter que le mouvement des importations par navires rangers a dépassé celui qui s'effectue par navires anglais, alors ue ceux-ci continuent à opérer plus de la moitié des exporta-

tions ; le chiffre relatif aux marchandises en transit par navires anglais reste également supérieur à celui des marchandises en transit par navires étrangers.

IMPORTATION.

Voici les chiffres en tonnes des importations effectuées dans la colonie de Hong-Kong, soit par vapeurs de mer, soit par vapeurs de rivière venant des ports de la province de Canton, soit par voiliers :

Marchandises.	1901.	1902.	Augmentation.	Diminution
		(En tonnes.)		
Charbon	917.144	1.040.906	123.762	»
Cotonnades, cotons filés	14.423	11.498	»	2.925
Chanvre (de Manille, abaca et fibres d'ananas)	31.195	22.923	»	8.272
Farine	145.287	107.826	»	37.461
Huile de pétrole en vrac	70.728	54.461	»	16.627
Huile de pétrole en caisse	77.977	60.400	»	17.577
Combustible liquide	3.973	6.299	2.326	»
Rotin	3.488	4.742	1.254	»
Sucres	241.291	268.268	26.977	»
Thé	1.473	25	»	1.448
Opium	2.872	4.871	1.999	»
Riz	618.780	819.919	201.139	»
Bois	66.860	75.023	8.163	»
Santal	5.272	5.374	102	»
Divers	1.278.934	1.480.628	204.694	»
Total	3.480.987	3.963.463	567.471	84.995
Transit	2.134.585	2.372.397	237.812	»
Grand total	5.615.572	6.235.860	805.283	»

Les importations par vapeurs de rivière ont été de 138,183 tonnes, inférieures de 45,000 tonnes à celles de 1901.

Les importations par jonques ont atteint 867,436 tonnes.

Parmi ces importations il faut noter 36,594 porcs, 2,034 têtes de bétail et 1,471 tonnes de thé.

Les chiffres ci-dessus comme tous ceux que nous reproduisons dans la partie de ce rapport qui a trait au commerce maritime de Hong-Kong sont extraits du rapport du capitaine du port de Hong-Kong pour 1902. Ainsi que le fait remarquer ce fonctionnaire britannique, il importe de se rappeler que la colonie de Hong-Kong ne possède point de service de douanes et que les statistiques relatives aux importations et exportations ne peuvent être qu'approximatives.

Il y a lieu d'étudier spécialement quelques-uns des articles qui figurent au tableau des importations : cotonnades, farine, opium, charbon, riz.

Cotonnades et filés de coton.— Ces importations passent de 14,423 tonnes à 11,498, en diminution de 2,925 tonnes, soit 20.3 0/0. Cette diminution est due en partie à ce que Shanghaï et Tien-Tsin ont enlevé à Hong-Kong une grande part des ventes sur le marché chinois et en partie, ainsi que nous l'avons signalé au début de cette étude, à la situation troublée de la province de Canton et à l'amoindrissement de la capacité d'achat des habitants de cette province. Il importe également de noter la concurrence des cotonnades américaines et japonaises. Le rapport des douanes chinoises pour 1902 montre, en effet, que l'importation des drills japonais s'est élevée de 23 pièces à 11,620 ; celle des sheetings de 13,006 à 115,366. Les filés de coton anglais tombaient pendant 1902 à 1,954 tonnes alors que les filés indiens en grande partie introduits en Chine par Shanghaï atteignaient 112,979 tonnes et les filés japonais 31,553 tonnes ; la production entière de la filature de coton de Hong-Kong, soit 19,735 tonnes a été également vendue en Chine.

Farine. — Les importations de farine ont diminué de 37,461 tonnes, cette diminution correspond à celle de la consommation de la farine en Chine ; les douanes chinoises signalent une différence de 900,000 hai kouan taël (1) en faveur de l'année 1901. Les farines importées à Hong Kong sont presque exclusivement de provenance américaine ; elles composent une partie du fret d'aller des paquebots de la Pacifice Northern Cy. Le marché des farines à Hong-Kong alimente également le Tonkin et fait des envois fréquents à Saïgon. Les principales marques sont celles de Sperry, de Staar et P. Crown Hour (San Francisco et Stockton).

Charbon. — Les importations de charbon ont dépassé de 23,762 tonnes celles de l'année dernière. Sur les 1,040,906 tonnes importées nous avons vu que 641,740 tonnes ont été embarquées comme charbons de chauffe par des vapeurs quittant la colonie ; le surplus est resté en dépôt ou a été consommé par les industries locales ; une grande partie de ce charbon a été importée par l'Amirauté britannique pour compléter les approvisionnements de la puissante station navale qu'est devenue Hong-Kong.

Les variétés de charbon importées à Hong-Kong comprennent :

1° Les charbons japonais 820,000 tonnes, soit 4/5 des importations totales ;

2° Les charbons de Cardiff, uniquement employés par les navires de guerre (environ 60,000 tonnes) ;

---

(1) Le hai kouan taël correspondait en 1902 à 3 fr. 28.

3° Les charbons australiens, environ 40,000 tonnes ;

4° Les charbons du Tonkin (Hon-Gay), dont l'importation a dépassé 100,000 tonnes, qui ont été en grande partie réexportés à Canton.

Sucres. — L'importation des sucres à Hong-Kong offre une augmentation de 26,977 tonnes sans qu'il soit possible de déterminer s'il s'agit des sucres de cannes bruns ou raffinés, d'Extrême-Orient ou des sucres de betterave raffinés d'Europe.

Opium. — L'augmentation de l'importation d'opium à Hong-Kong porte uniquement sur l'opium indien.

La récolte d'opium chinois au Sse-Tchouan ayant manqué, les prix atteignirent une telle élévation que l'opium indien plus cher put entrer en compétition.

L'opium reçu par Hong-Kong en 1902 a été réexporté sur la Chine sauf une petite quantité (18,000 kilog.) vendue au Tonkin et aux Philippines. Les 43,781 caisses d'importées comprenaient 23,207 caisses d'opium de Patna dont la qualité est la plus demandée, 7,781 de Malwa, 8,723 de Bénarès et 4,062 d'opium persan.

Pétrole. — La diminution de l'importation du pétrole en vrac et en caisse provient des causes générales déjà indiquées qui ont amené une diminution de la capacité d'achat des Chinois des provinces méridionales.

Riz. — Nous consacrons dans le chapitre relatif aux relations commerciales de Hong-Kong avec l'Indo-Chine une étude spéciale à l'importation de cette céréale.

EXPORTATION.

Hong-Kong est avant tout un port de transbordement ; toutes les marchandises qui y sont importées sont réembarquées et dirigées sur de nouveaux points, sauf les articles destinés à la consommation locale ou ceux qui sont transformés par les établissements industriels ; il en découle que les exportations de Hong-Kong ont trait aux mêmes produits que les importations que nous venons de passer en revue ; nous étudions au chapitre « Industries » les sucres et les filés de coton fabriqués dans la colonie, provenant des matières premières comprises dans le tableau ci-dessus sous les rubriques Sucres et cotons » et qui constituent les produits les plus intéressants des exportations de Hong-Kong.

IV. — NAVIGATION SOUS PAVILLON FRANÇAIS A HONG-KONG.

Les vapeurs français de construction européenne qui ont visité le port de Hong-Kong pendant l'année 1902 ont été au nombre de 27 ; ces 27 vapeurs ont effectué 228 entrées et ont repré-

senté un tonnage total de 219,111 tonnes ; l'augmentation sur 1901 a donc été de 5 unités, de 20 entrées et de 10,000 tonnes. Si l'on tient compte des voyages opérés par six vapeurs de rivière français construits à Hong-Kong qui effectuent des services réguliers entre Hong-Kong, Canton et Quang-Tchéou-Wan, on obtient pour l'ensemble des vapeurs français de toute catégorie 456 entrées représentant un tonnage de 287,718 tonnes.

Notre pavillon se trouverait ainsi être le troisième pour le nombre des entrées de navires à Hong Kong, après le pavillon britannique et le pavillon allemand ; mais si l'on ne tient compte que du tonnage, le troisième rang appartient au pavillon japonais dont les 411 entrées de vapeurs représentent un tonnage supérieur au nôtre de près de 200,000 tonnes.

Au premier rang des navires français, il faut relever 10 paquebots des Messageries Maritimes, d'un tonnage moyen de 6,000 tonnes, qui ont effectué vingt-six voyages à l'aller au Japon et autant au retour du Japon en France.

Les cinq petits vapeurs de la Compagnie de navigation tonkinoise de MM. Marty et d'Abbadie ont continué d'effectuer des voyages fréquents entre Hong-Kong et le Tonkin en faisant escale aux ports intermédiaires de Quang-Tchéou-Wan, de Hoihao et de Pakhoi. Ces vapeurs ont contribué à transporter les riz du Tonkin à Hong-Kong concurremment avec ceux de la Compagnie allemande Jebsen.

Deux vapeurs de la Compagnie Trévoux de Canton ont assuré le service postal quotidien entre cette ville et la colonie britannique et un vapeur appartenant à M. Paul Lemaire a effectué un service régulier bi-hebdomadaire entre Hong-Kong, Canton, Macao et Quang-Tchéou-Wan.

Les trois vapeurs de la Compagnie de cabotage des mers de Chine, dont le siège est à Saïgon ont fait des voyages fréquents entre ce dernier port et Hong-Kong où ils ont apporté des riz de Cochinchine.

Il serait à souhaiter que d'autres entreprises de navigation suivissent la Compagnie de cabotage dans la voie qu'elle leur trace et que les productions cochinchinoises destinées à l'exportation en Extrême-Orient puissent être transportées dans une plus large proportion sur vapeurs français jusqu'aux ports de destination. Quelques-uns de nos armateurs en Extrême-Orient se sont préoccupés à juste titre d'étudier jusqu'à quel point l'intermédiaire de Hong-Kong doit être conservé dans les relations de nos exportateurs indo-chinois avec la Chine. Il est certain qu'il y aurait intérêt pour les exportateurs et les armateurs français à s'affranchir de cet intermédiaire, en ce qui concerne notamment la vente du riz et des poissons secs et salés de Cochinchine et du Cambodge, dans la province de Canton et au Fo Khien, car il leur serait ainsi permis de bénéficier des frais de transbordement et de commission aux consignataires ou aux courtiers. Mais nous croyons que la question

du fret de retour, les facilités de toutes sortes offertes à la navigation par le grand port franc d'Extrême-Orient, l'importance et les ressources de Hong-Kong comme marché et comme centre distributeur des produits d'importation dans le sud de la Chine continueront pendant longtemps encore à peser sur nos exportateurs comme des raisons déterminantes en faveur de l'emploi de ce port pour le transit de leurs marchandises.

V. — RELATIONS COMMERCIALES DE HONG-KONG AVEC LA CHINE.

1° **Part proportionnelle des échanges de Hong-Kong avec la Chine dans le commerce général chinois.** — Afin de déterminer l'importance des relations commerciales de Hong-Kong avec les ports chinois, il est nécessaire de recourir aux statistiques des douanes impériales maritimes chinoises puisque le port franc de Hong-Kong ne possède aucun service de statistique.

Voici d'après les douanes chinoises pour les années 1901 et 1902 les chiffres relatifs aux importations et exportations de Hong-Kong :

	1901.	1902.
	(En francs.)	
Importations de Hong-Kong en Chine . .	448.830.467	437.258.264
Exportations de Chine à Hong-Kong . .	265.452.634	260.116.180
Total	714.283.101	697.374.444

Pour l'année 1901 la valeur des échanges de Hong-Kong avec la Chine a dépassé le tiers du commerce général de la Chine qui était de 1,632,349,587 fr. ; la valeur de ces échanges en 1902 a atteint les deux cinquièmes du commerce général de l'Empire Céleste qui aurait été de 1,736,010,203 fr. En ce qui concerne seulement les importations en Chine, la part de Hong-Kong atteindrait 42 0/0 des importations totales.

Les chiffres que nous venons de reproduire ne représentent pas à vrai dire la part réelle prise par Hong-Kong dans les échanges de l'étranger avec l'Empire Céleste ; ils ont en effet été obtenus en tenant compte des marchandises chinoises qui transitent d'un port chinois à un autre en passant par Hong-Kong. Ces marchandises, réexpédiées de ce port sur un autre point de la Chine, sont alors considérées comme marchandises étrangères, jouissent des avantages des passes de transit refusées au marchandises chinoises, évitent les taxes arbitraires des mandarins et ne paient que 5 0/0 à la rentrée en Chine au lieu d'un droit de 7 1/2 0/0 *ad valorem*. On conçoit donc l'importance qu'a pu prendre ce commerce de transit et

combien les chiffres de l'importation réelle des marchandises étrangères en Chine par Hong-Kong se trouvent faussées.

Pour obtenir la part réelle qui revient à Hong-Kong il conviendrait de réduire la proportion de 42 0/0 que nous avons déterminée pour les importations de ce port de 25 à 30 0/0 seulement.

Il paraît intéressant de reproduire ici un tableau établi par M. Jamieson, attaché commercial britannique à Pékin, qui montre pour 1899 la proportion des importations étrangères distribuées par Hong-Kong et Shanghaï, les deux grands centres d'approvisionnement de la Chine :

1° Importation de Hong-Kong au :	
Yunnan	0.90 0/0
Hainan	0.90
Pakhoi	4.10
District de la rivière de l'Ouest	13.60
Amoy	3.60
Soua-Tao	4.90
Total	29 » 0/0
2° Importation de Shanghaï au :	
Port du golfe du Petchili	26.30 0/0
— du Yang-Tsé	23.70
District de Shanghaï et Foutchéou	14.10
Tche-Kiang et Fou-Khien	6.90
Total	71 » 0/0

Ces propositions semblent être restées les mêmes depuis 1899 tout au moins en ce qui concerne Hong-Kong, car on remarque qu'une quantité déjà considérable d'importations qui s'effectuaient jadis par Shanghaï ont été en 1902 dirigées sur Tien-Tsin, ce dernier port tendrait à devenir un troisième centre de distribution. Le tableau ci-dessus détermine avec exactitude le rayon d'action de Hong-Kong qui aurait comme zône commerciale les provinces de la Chine méridionale, Kouang-Toung, Kouang-Si, et une partie du Fou-Khien, Fou-Tchéou au centre de cette province étant soumis à l'action simultanée de Hong-Kong et de Shanghaï.

2° **Transit de Hong-Kong au Yunnan par le Tonkin**. — L'influence de Hong-Kong comme port distributeur en Chine ne se borne pas à Canton et aux autres ports en amont sur le Si-Kiang, Wou-Tchéou et Samshui ; ni aux ports de la côte, Amoy, Swatow, Pakhoï et Kouang-Tchéou. Elle s'étend également à travers le Tonkin jusqu'au Yunnam où l'important centre commercial de Mong-Tzé à l'entrée de cette province est presque exclusivement alimenté par des importations venues de Hong-Kong et dirige en retour la plus grande partie de ses exportations vers cette colonie britannique.

Ce mouvement d'échanges à travers le Tonkin a représenté en 1902, pour le transit de Hong-Kong au Yunnan, une valeur de 17,593,634 fr. Ces importations comprenaient du tabac préparé, du pétrole, du coton filé, les filés de coton indiens représentent les cinq sixièmes des envois de filés et les deux tiers de l'importation totale de Mong-Tse, des tissus et des allumettes ; la valeur du coton filé atteignait les trois quarts de la valeur totale des importations. Parmi les marchandises en transit du Yunnan à Hong-Kong, on relève en premier lieu l'étain, dont la valeur a été d'environ huit millions de francs sur une valeur totale de 8,721,611 fr. ; le surplus représente les exportations de thé, de médecines chinoises et de cunao.

Il paraît anormal, à première vue, que, malgré les facilités offertes par la proximité de notre colonie du Tonkin, les approvisionnements du Yunnan en cotons filés, tissus, pétrole, allumettes puissent provenir d'un centre aussi éloigné que Hong-Kong; ce courant commercial, depuis longtemps établi, et contre lequel nos commerçants tonkinois ont peine à lutter, a pour base l'exportation des étains du Yunnan sur Hong-Kong, les acheteurs de cet étain ayant l'habitude de payer leurs correspondants chinois de Mongtzé en cotons filés et tissus de coton anglais.

Depuis deux ans, il est intéressant de noter que les ventes de la colonie britannique montrent une progression décroissante et que nos cotons filés des filatures du Tonkin sont parvenus à entrer en concurrence avec les cotons filés d'origine anglaise introduits à Mongtzé.

VI. — RELATIONS COMMERCIALES DE HONG-KONG AVEC L'INDO-CHINE.

Hong-Kong est avec Singapore, mais bien avant ce dernier port, un grand centre d'attraction du commerce de l'Indo-Chine. L'importance des relations commerciales de notre colonie avec le grand port de transit de l'Extrême-Orient ressort, à la première vue, des tableaux ci-dessous, dont nous empruntons les chiffres à la Direction des Douanes et régies de l'Indo-Chine.

Valeur des importations en Indo-Chine en 1902 :

De France.	110.679.369	francs.
De Hong-Kong	64.332.434	—
De toutes autres provenances	154.232.133	—
Total. . .	329.243.936	francs.

Valeur des exportations de l'Indo-Chine en 1901 :

Pour France	36.666.360	francs.
Pour Hong-Kong	62.856.206	—
Pour toutes autres destinations . . .	180.613.659	—
Total. . .	280.135.625	francs.

La part de Hong-Kong dans le mouvement commercial général de l'Indo-Chine a donc été, en 1902, de 127,188.640 fr., ce qui représente près du cinquième de la valeur totale de ce mouvement et place Hong-Kong immédiatement après la France pour l'importance de ses échanges avec notre colonie (importations et exportations de la France, 147,345,729 fr.). Notons que la valeur des exportations de l'Indo-Chine avec Hong-Kong atteint presque le double de celles qui sont dirigées sur la France.

En raison de leur importance, il nous paraît intéressant d'examiner en détail les exportations que l'Indo-Chine dirige sur Hong-Kong; la valeur de ces exportations atteint, en effet, près du double de celles qui sont dirigées vers la France et plus du quart des exportations totales. Au premier rang de ces exportations se placent les riz de Cochinchine et du Tonkin.

Importations de riz indo-chinois à Hong-Kong. — Hong-Kong a reçu, en 1901, les quantités suivantes de riz indo-chinois :

	Tonnes.			
Paddy :				
Cochinchine . . .	34.731			
Tonkin	248			
Annam.	34	sur	38.815	tonnes exportation totale.
Riz cargo :				
Annam	2.214			
Tonkin	116.815			
Cochinchine . . .	50.609	sur	268.285	— —
Brisures de riz :				
Cochinchine . . .	12.560	sur	48.133	— —
Farines et poussières :				
Cochinchine . . .	81.973	sur	126.217	— —
Riz blanc :				
Cochinchine . . .	110.249	sur	636.149	— —
Total général.	409.443	sur	1.115.601	— —

La part de la Cochinchine a été de 290,122 tonnes;

Celle du Tonkin, de 117,063 tonnes;

Celle d'Annam, de 2,248 tonnes.

Hong-Kong a donc reçu plus du tiers des exportations totales de l'Indo-Chine (409,443 tonnes sur 1,115,600).

En 1901, les importations de riz indo-chinois avaient été de 381,382 tonnes, dont 230,564 tonnes provenant de Cochinchine et 150,818 tonnes provenant du Tonkin, sur un total de 758,539 tonnes pour les exportations de toute l'Indo-Chine.

L'exportation du riz du Tonkin, comme il apparaît d'après ces chiffres, est donc dirigée exclusivement sur Hong-Kong, à part de faibles envois directs en Chine et en France.

L'exportation de la Cochinchine (985,966 tonnes en 1902) se partage ainsi :

	1902.	1901.
	—	—
	Tonnes.	Tonnes.
Pour Hong-Kong.	290.125	230.564
— Iles Philippines.	262.018	146.662
— France.	196.503	170.286
— Indes Néerlandaises.	172.292	119.913

Il y a donc un gain de près de 60,000 tonnes dans les exportations de riz de la Cochinchine sur Hong-Kong par rapport à l'année 1901 ; mais cette exportation montre une chute considérable si on la compare à celle de 1899, qui a atteint 409,150 tonnes, et qui représentait 5/8 des exportations totales.

En tant que destinataire de riz indo-chinois, Hong-Kong agit comme port de transit; ces riz y sont presque immédiatement rechargés sur des vapeurs de cabotage locaux qui l'acheminent vers les centres de la Chine méridionale. Notons qu'en 1902, les ports de Swatow, Amoy et Fou-Tchéou ont reçu directement de Saïgon près de 17,000 tonnes de riz.

D'après la liste des importations à Hong-Kong fournie par le capitaine de port dans son rapport sur le commerce maritime, liste que nous avons reproduite plus haut, Hong-Kong aurait, en 1902, 819,919 tonnes de riz, soit en dehors de 409,443 tonnes de riz de l'Indo-Chine, 410,478 tonnes de riz d'autres provenances. En admettant comme exacte la statistique précitée, il faut tenir compte des riz chinois de la vallée du Yang-Tse transportés dans les provinces du sud, qui ont pu atteindre 200,000 tonnes. Il resterait encore environ 200,000 tonnes qui représenteraient les importations du riz du Siam.

Après le riz, le produit indo-chinois le plus important à relever dans les exportations sur Hong-Kong, est le poisson salé ou séché provenant des pêcheries du grand lac du Cambodge et destiné, comme le riz, à l'alimentation de la population du sud de la Chine. Singapore reçoit, il est vrai, les 2/3 des exportations totales de ce produit, qui ont atteint 20,073 tonnes en 1901.

Par contre, Hong-Kong est le principal destinataire des exportations de crevettes sèches, de biches de mer, ailerons de requin, algues marines, dont les Chinois se montrent si friands.

Le thé, dont la culture se développe rapidement au Tonkin, est en grande partie dirigé sur Hong-Kong. Les statistiques dont nous disposons montrent, qu'en 1900, l'Indo-Chine a ex-

porté 4,565 kilog. de thé, dont 695 pour la France et 3,751 pour Hong-Kong.

Les sucres bruns d'Annam continuent à être exportés à Hong-Kong, où ils approvisionnent les raffineries locales, concurremment avec les sucres de Java, de Chine et des Philippines (c. f. chapitre, Industries de Hong-Kong). Quantités exportées en 1900 : 2,702 tonnes ; 1901 : 2,469 tonnes : trois premiers trimestres 1902, 1,870 tonnes, alors que les sucres blancs sont expédiés en France : 3,703 tonnes en 1901.

C'est vers Hong-Kong que sont dirigées les cannelles de l'Indo-Chine dont de très faibles quantités sont expédiées vers la métropole; pour les trois premiers trimestres 1902, les exportations de ce produit sur Hong-Kong ont atteint 217,371 kilog., alors que, pour la même période, en 1901, elles étaient de 176,986 tonnes seulement.

L'exportation des amomes et cardamomes sur Hong-Kong est en pleine décroissance.

Les huiles à laquer indo-chinoises transportées dans ce port ont été de 545,900 kilog. en 1900, 581,878 en 1901, mais la valeur de la diminution de l'exportation en 1902, à la fin des trois premiers trimestres, dépassait 100,000 francs.

Hong-Kong est le plus grand acheteur des grèges de l'Indo-Chine. En 1901, les exportations totales de grèges atteignaient 139,879 kilog., sur lesquels la France n'avait reçu que 2,983 kilog. alors que le reste était dirigé sur Singapore et principalement sur Hong-Kong où ces grèges sont dévidées et réexpédiées en Europe et aux Indes.

Le coton non égrené du Cambodge est très apprécié à Hong-Kong où il est coté 2 dollars de plus par picul (60 kilog. 45) que les cotons birmans et indiens. Exportations en 1902 (trois premiers trimestres) : 1,757 tonnes valant 790,000 fr.

Les **charbons** du Tonkin (mine de Hon-Gay) sont, depuis quelques années, apportés sur le marché de Hong-Kong en quantités qui dépassent 100,000 tonnes. Ces charbons sont en grande partie réexpédiés à Canton où ils sont employés dans les filatures de soie de préférence au charbon japonais. Les menus de Hon-Gay offrent sur les menus japonais l'avantage de produire peu de fumée et de ne pas souiller les feuilles de mûrier. Leurs prix sont, du reste, inférieurs à ceux des charbons japonais.

Parmi les autres produits indo-chinois qui sont attirés sur le marché de Hong-Kong, signalons :

Les espèces médicinales : le cunao, le zinc; les nattes en bandes tissées pour paillasson; les nattes du Tonkin, dont l'exportation croissante est à signaler (trois premiers trimestres 1901, 2,203 tonnes valant 1,652,000 fr.; trois premiers tri-

mestres 1902,3,134 tonnes valant 2,350,000 fr.); les arachides et huiles d'arachides, les sésames, les peaux brutes ou préparées, les pelleteries, etc.

VII. — IMPORTATION DE PRODUITS FRANÇAIS.

Articles français susceptibles de vente à Hong-Kong. — Le même défaut de statistique que nous avons eu plusieurs fois à regretter tout au long de ce rapport ne permet pas de déterminer la part des importations d'articles français non plus que celle des importations d'articles étrangers sur la place de Hong-Kong.

En se basant, d'une part, sur l'importance comparée des services de navigation de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne et des Etats-Unis et, d'autre part, en mettant en ligne de compte le nombre des maisons de commerce dirigées dans la colonie par des nationaux de ces trois contrées, il est permis d'attribuer à la France le quatrième rang parmi les nations importatrices. Alors que les Anglais comptent dans cette colonie une trentaine de maisons se livrant à l'importation, les Américains sept et les Allemands une vingtaine, nous ne sommes représentés que par quatre maisons françaises d'inégale importance : P. Lemaire et Cie et A.-R. Marty et Cie, armateurs et commissionnaires se livrant aux importations d'articles divers; Levy Hermanos, bijouterie, horlogerie, bicyclettes, automobiles, etc.; Girault, épicerie en gros, vins, liqueurs. Il va sans dire que nombre d'articles français sont importés et mis en vente en dehors de ces quatre maisons françaises par des maisons étrangères.

Nous sommes heureux de signaler qu'à l'occasion de l'Exposition de Hanoï, de nombreux fabricants ou producteurs français ont envoyé des représentants en Extrême-Orient (une quinzaine environ) qui tous ont séjourné à Hong-Kong et y ont étudié les conditions de vente de nos articles sur ce marché. Nous avons eu l'occasion de causer avec la plupart de ces voyageurs de commerce et de constater que quelques-uns d'entre eux avaient pu conclure d'assez belles affaires. Tous sont d'avis qu'il y a lieu pour nos commerçants métropolitains de renoncer à chercher à faire des affaires par correspondance en se bornant à des envois de prospectus et de listes de prix courants. Cette méthode surannée provoque très rarement de commandes que le représentant de commerce parvient presque toujours à obtenir quand il a su, par une enquête personnelle se rendre un compte exact des besoins et des conditions du marché. Sans vouloir énumérer tous les articles français susceptibles de vente à Hong-Kong, nous nous contenterons de citer quelques-uns de ceux qui peuvent y trouver les débouchés les plus avantageux et les plus sûrs :

Quincaillerie. — Les articles émaillés français sont très prisés et peuvent lutter facilement avec les articles de provenance allemande. Après des ventes assez considérables en 1900 et 1901, nos fabricants se sont laissés évincer par leurs concurrents étrangers, plus exacts à observer les délais de livraison stipulés par l'acheteur.

Bonneterie de Troyes et de Paris. — Ces articles ont également été longtemps en faveur auprès des acheteurs asiatiques de Hong-Kong; mais l'obstination de nos industriels à ne modifier leurs types de fabrication qu'après majoration de leurs prix a causé la disparition complète des articles de bonneterie française; ceux-ci, nous assure-t-on, pourraient cependant reconquérir le marché perdu.

Conserves alimentaires. — Nos conserves sont généralement vendues trop cher et perdent du terrain devant les conserves anglaises (Cross and Blackwell, Morton) et les conserves américaines. Les fruits conservés de Californie ont notamment, par leurs prix inférieurs de moitié aux prix de nos produits similaires, arrêté complètement nos ventes. Nos petits pois continuent à être très demandés; la quantité la plus courante est celle qui se vend 30 fr. la caisse; de même, nos pâtés de foie gras ou de gibier et quelques qualités de sardines en boîtes sont très recherchés. Les laits condensés de Normandie seraient susceptibles de vente à 15 ou 16 fr. la caisse de quatre douzaines, genre lait condensé suisse de la marque Mild Maid. Nos beurres sont trop cher et ne se vendent plus qu'en très faible quantité; comme dans tout l'Extrême-Orient, c'est l'Autriche qui occupe ici le premier rang dans les importations de ce produit, avant le Danemark, l'Allemagne et la Hollande.

Les importations d'eaux-de-vie et de cognac français sont assez importantes ; elles sont effectuées pour la plupart par des maisons anglaises de Londres dont les agences sont établies à Hong Kong (Price et C°, Watson, Caldbeck Macgregor). L'élévation énorme du coût de la licence pour la vente des spiritueux en 1902, a empêché de nombreux commerçants de continuer à s'occuper de la vente des spiritueux et a sans aucun doute contribué à amoindrir nos importations.

Nos vins de table rouges et blancs se vendent très peu dans un pays où le wiskey et la bière tendent de plus en plus à devenir la boisson habituelle de tous les Européens.

(Sur les vins et les spiritueux une note a été fournie par ce consulat à l'Office national du Commerce extérieur comme contribution à l'ouvrage qu'il a publie à ce sujet.)

Horlogerie. — Les montres américaines tendent à monopoliser le marché, mais nos fabricants ne doivent pas oublier qu'ils sont en bonne posture dans l'écoulement de cet article pour lutter même avec les Américains sur le terrain du bon marché (la montre française à 3 fr. 50 et 4 fr. pourrait être l'objet

de grosses ventes aux Asiatiques). Dans la bijouterie une maison française de Hong-Kong a fait de grosses affaires qu'elle compte continuer dans l'avenir.

Nos **savons** et notre **parfumerie** à bon marché sont très demandés par les Chinois; ces articles sont poussés avec vigueur et intelligence par nos nationaux.

Les **rubans de Saint-Étienne** se sont bien vendus jusqu'à présent mais les articles suisses et allemands, à meilleur marché semblent devoir l'emporter.

Citons encore les **bougies** (de Marseille), les **cuirs de cordonnerie** d'Angers, la **coutellerie** de Thiers et de Châtellerault, les **satinettes et draps** de Roubaix, les **draps d'Elbeuf**, les **cachemirs** de Reims, les **glaces**, qui ont été et sont encore susceptibles de ventes avantageuses.

VIII. — INDUSTRIES.

Hong-Kong n'est pas seulement un grand port de transit, mais aussi le siège d'établissements industriels considérables dont l'importance croît d'année en année. On y compte actuellement trois raffineries de sucre, une filature de coton de 55,000 broches, des fabriques de ciment, de cordages, d'allumettes, de savon, une verrerie, des scieries mécaniques et des ateliers et chantiers de construction maritime.

En dehors de ces divers établissements qui appartiennent à des Compagnies européennes, les Chinois y possèdent de nombreuses industries parmi lesquelles il faut citer une verrerie, une savonnerie, une bouillerie d'opium, des fabriques de vermillon, de cigares, des tonneries, des teintureries, des chantiers de construction de navires, etc.

Filature de coton. — L'industrie cotonnière est représentée par une filature connue sous le nom de « Hong-Kong cotton Spinning Weaving et Dyeing C° » qui a été fondée en 1897 au capital primitif de 1,200,000 dollars, valant 3 millions de francs et divisé en 1,200 actions de 100 dollars. On ne put alors émettre que 900 actions et le fonds disponible n'atteignit donc que 900,000 dollars. Dès le début cette somme se trouva insuffisante; les dépenses effectuées pour l'achat des terrains, la construction de l'usine et l'acquisition de la machinerie surpassèrent le fonds social. On espérait pouvoir emprunter en ne payant que des intérêts inférieurs aux bénéfices réalisés par la vente des produits fabriqués et on comptait aussi pouvoir écouler sur le marché de Paris les 3,000 actions qui restaient disponibles.

Ces deux combinaisons échouèrent, MM. Jardine et Matheson directeurs de la filature, détenteurs d'un grand nombre d'actions et intéressés comme tels au bon fonctionnement de la Société lui prêtèrent jusqu'à 1,656,000 dollars.

Dans la pratique on se heurtait à de grandes difficultés ; le personnel était mal dressé et se renouvelait trop souvent ; la peste enlevait annuellement un grand nombre d'ouvriers.

Il fallait payer des sommes considérables pour acheter du coton brut et l'importer des Indes, de Chine ou d'Amérique à Hong-Kong et d'autre part la valeur du fil de coton n'augmentait pas.

Dans ces conditions la compagnie dut renoncer à distribuer aucun dividende à ses actionnaires et à constituer un capital de réserve. Les actions tombèrent de 100 dollars à 78 dollars en 1899 et à 20 dollars en 1901. Les conditions devinrent telles qu'en 1901, on dut cesser le travail. Les actionnaires réunis en assemblée générale consentirent alors à une reconstitution de la société dont le capital fut réduit à 670,000 dollars formé par 67,000 actions à 10 dollars au lieu de 100 dollars, soit une réduction de neuf dixièmes de la valeur primitive des actions.

Depuis cette époque la spéculation locale a fait quelque peu monter le cours de ces actions qui a oscillé entre 13 et 16 dollars. D'après le dernier compte-rendu (septembre 1902) les opérations commerciales de la société seraient devenues très satisfaisantes ; le gain de l'année commerciale aurait atteint 185,135 dollars, il a été alors décidé de donner un dividende de 10 0/0 aux actionnaires et de porter 38,465 dollars au compte de réserve.

La filature possède actuellement une machine de 1,700 chevaux actionnant 50,000 broches ; mais on se propose d'ajouter 5,000 nouvelles broches. La direction de la société et le contrôle de la fabrique sont purement européens ; les ouvriers, tous asiatiques, sont au nombre de 1,700 dont beaucoup de femmes et d'enfants.

A l'origine la filature devait employer le coton de Bornéo ; mais jusqu'à présent elle s'est servie d'un mélange de coton de Birmanie et des Indes Britanniques et de petites quantités de coton cambodgien, long, blanc et frisé qui est très apprécié et dont le prix atteint deux dollars de plus que toutes les autres variétés connues.

Il semble que la filature de Hong-Kong ait actuellement réussi à triompher des mauvaises conditions qui ont entravé ses débuts ; sa production annuelle augmente et les filés de coton qu'elle fabrique sont l'objet d'une vente croissante en Chine ; les statistiques des douanes impériales signalent, pour l'année 1901, une importation dans les ports chinois de 19,735,718 kilog. de filés de coton provenant de cette filature et représentant toute sa production de l'année ; cette importation s'effectue principalement dans les ports du nord de la Chine où elle sert à payer les achats d'arachides et de tourteaux de haricots exportés sur Hambourg.

Raffineries de sucre. — L'industrie du raffinage du sucre de canne est représentée à Hong-Kong par deux raffineries dont la production moyenne, qui peut atteindre de 150,000 tonnes à 180,000 tonnes par an, est absorbée par la Chine et le Japon.

Ces deux raffineries ont eu à souffrir depuis 1901, des importations considérables de sucres cristallisés austro-allemands sur le marché d'Extrême-Orient qu'elles avaient presque exclusivement alimenté. Toutes deux du reste ne composent qu'une des branches de l'ensemble des opérations commerciales et industrielles des Compagnies anglaises Butterfield et Swire, Jardine et Matheson, qui sont avant tout des compagnies de navigation. Ces deux raffineries se trouvent donc particulièrement favorisées en ce qui concerne les transports. Ceux-ci sont effectués par les flottes des deux compagnies, maîtresses d'abaisser ou d'élever à leur gré le prix du fret qui ne peut en aucun cas entraver leurs achats de matières premières ou leurs ventes de produits raffinés.

China Sugar Refining C°.— La plus importante des deux raffineries de Hong Kong est la China Sugar Refining C°, dirigée par MM. Jardine et Matheson.

D'après le rapport de fin d'exercice 1902, la Compagnie dont le capital social est de 4,905,659 dollars aurait subi l'année dernière une perte de 445,274 dollars (soit à 2 fr. 10 le dollar 936,075 fr. 40) et les actionnaires qui avaient reçu 12 0/0 pour l'exercice 1901 ne se sont vus attribuer aucun dividende. Les actions émises à 100 dollars ne valaient plus que 92 dollars au 31 décembre 1902 après avoir atteint 150 dollars en décembre 1901.

Depuis le commencement de l'année, elles ont cependant suivi une marche ascendante et sont actuellement cotées à 107 dollars.

Les causes principales auxquelles peuvent être attribuées les pertes éprouvées en 1902 sont :

1° La dépréciation du stock de sucre brun acquis en 1901, par suite de l'envahissement du marché par le sucre de betterave et l'avilissement du prix de cette dernière variété de sucre ;

2° L'encombrement du marché par ce sucre de betterave et la diminution de la demande qui en est résultée ;

3° La baisse considérable de la valeur du dollar et la hausse des salaires des travailleurs chinois, augmentant les frais de raffinage;

4° Une sécheresse prolongée à Hong-Kong qui amena un arrêt momentané dans les travaux de la China Sugar Cy et majora ses frais d'exploitation.

Les directeurs ont qualifié toutes ces circonstances d'exceptionnelles et escomptent à bref délai le retour des mêmes conditions favorables auxquelles l'industrie du raffinage à Hong Kong a dû sa prospérité passée ; il reste à voir quelles seron

es conséquences de l'exécution des clauses de la convention de Bruxelles et si l'importation des sucres de betterave autrichiens et allemands en sera diminuée.

Ateliers de constructions navales. Docks. — L'industrie des travaux de réparations et de constructions navales, l'une des industries les plus florissantes de Hong-Kong, a suivi une progression constante dans la dernière décade à mesure que se développait le trafic maritime de ce port avec lequel elle est intimement liée.

Les établissements des docks de la Compagnie ne jouissent pas seulement de la clientèle considérable que leur assurent les vapeurs des nombreuses compagnies de navigation de cabotage de ce port et les navires de guerre qui y stationnent ; par leur situation dans le sud de la Chine, entre les établissements similaires de Singapore, de Shanghaï et du Japon, ils contribuent également à assurer les réparations des vapeurs de l'Indo-Chine, de la Chine et des Philippines. Nous ne possédons en Indo-Chine qu'un bassin de radoub à Saïgon qui répond insuffisamment aux besoins de la navigation locale, et il n'est pas rare que nous soyions contraints d'avoir recours aux bassins et aux ateliers de Hong-Kong ; de même, les Américains à Manille n'ont pas encore eu le temps de s'affranchir de leur intermédiaire. D'autre part, l'ouverture des voies fluviales du delta de Canton a amené la construction de nombreux vapeurs de rivière qui, pour la plus grande partie, a été effectuée à Hong-Kong. Pour répondre aux besoins croissants de cette industrie, des établissements considérables y ont été créés, presque tous situés à Kaoloun en face de l'île de Hong-Kong ; la population ouvrière qu'ils emploient peut être évaluée à 30,000 personnes. Parmi ces établissements, le plus puissant est, sans contredit, la « Hong-Kong Whampoa Dock Cie », qui effectue près de 90 0/0 des travaux en question et qui ne compte pas moins de 5,000 ouvriers.

Cette Compagnie possède actuellement un capital de 2,500,000 dollars. Ses bénéfices nets pour l'année 1902 ont atteint 616,000 dollars ; un dividende de 26 0/0 a pu être distribué aux actionnaires et une somme de 100,000 dollars employée à l'amélioration du matériel ; malgré ces résultats brillants, on constate, depuis quelques années, une diminution considérable des revenus de cet établissement.

En 1898, par exemple, les bénéfices réalisés avaient été de 892,000 dollars, alors que le capital social n'était que de 1,500,000 dollars. Il est vrai qu'à ce moment Hong-Kong jouissait avec Singapore et Shanghaï d'un monopole des réparations et constructions navales en Extrême-Orient, et que, depuis, des établissements similaires se sont fondés à Nagasaki, Kobé et Yokohama.

A Hong-Kong même, deux nouveaux bassins de radoub et ateliers de réparation sont en cours de construction ; l'un pres-

que achevé, appartient à la Compagnie de navigation Butterfield et Swire, l'autre, qui sera terminé à la fin de 1904, à l'Amirauté britannique.

La Compagnie des docks de Hong-Kong possède actuellement six bassins de radoub et deux cales de réparation. L'un de ces bassins de radoub, qui ne mesure pas moins de 192 mètres de longueur sur 28 mètres de largeur à l'entrée et 10 mètres de profondeur, peut recevoir les plus grands paquebots qui fréquentent l'Extrême-Orient. Les grands croiseurs anglais *Powerful* et *Terrible* y ont été plusieurs fois l'objet de réparations. Ces divers bassins de radoub sont construits en granit; tout autour circulent de puissantes grues à vapeur qui peuvent soulever 70 tonnes.

Les directeurs se proposent de renouveler tout le matériel et d'employer de préférence l'électricité comme force motrice.

La Compagnie des Docks de Hong-Kong a construit, pendant 1902, deux vapeurs de rivière de gros tonnage et plusieurs chaloupes à vapeur, et elle a actuellement, en cours de construction deux grands allèges à vapeur et trois chaloupes. Les autres chantiers de construction et ateliers de réparation de navires, à Hong-Kong, ont également été très actifs pendant toute l'année dernière; en sus de Manille qui continue à faire construire ici des chaloupes à vapeurs, des chalands, des dragues, etc., Port-Arthur où les autorités russes précipitent l'installation du port de guerre, a eu recours à l'industrie de Hong-Kong et lui a fait d'importantes commandes de matériel.

RÉAU,

Gérant du Consulat de France.

OF THE FILING

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 17 SEPTEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX
DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 259

CHILI

Commerce du Chili en 1901.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).
LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 30 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
244.	—	**Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 . . .	» 20
245.	—	**Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902	» 20
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation.	» 10
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902	» 20
248	—	**Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la proviuce de Mozambique pendant les années 1900 et 1901.	» 50
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France.	» 30
250.	—	**Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902.	» 10
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse.	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902.	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français..	» 2[illegible]
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 3[illegible]
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation.. . . .	» 2[illegible]
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares.	» 2[illegible]
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 2[illegible]
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 2[illegible]

CHILI

Commerce du Chili en 1901.

IMPORTATION (1).

Valparaiso... Les importations du Chili se sont élevées, n 1901, à la somme de 139,300,766 piastres or (soit 253,278,448 rancs), qui offre une plus-value de 8.37 0/0 sur les résultats de année précédente (128,538,142 piastres).

Dans ce total n'est pas compris le mouvement commercial de unta Arenas, port franc, tout le territoire de Magellan étant onsidéré comme une colonie. Le commerce du port d'Arica n'y gure pas non plus, la province de Tacna se trouvant, par suite es traités avec le Pérou, sous un régime douanier spécial.

L'augmentation considérable des importations est due rincipalement aux mauvaises récoltes de grains. Pour combler déficit de la production nationale on fut obligé d'acheter en ustralie et aux États-Unis 89,000 tonnes de blé et 45,500 tonnes e farine.

Voici le tableau sommaire des importations :

Tableau général des importations en 1901.

Produits.	Valeurs en piastres or (2).	
Matières animales :		
Animaux vivants	3.287.051	
Produits alimentaires	1.533.694	
Produits industriels	3.337.516	
Produits manufacturés	982.500	
		9.140.761
Matières végétales :		
Fruits, grains, légumes, etc	14.853.522	
Produits alimentaires	7.727.561	
Produits industriels	1.284.744	
Produits manufacturés	307.191	
Bois	2.402.220	
Tabacs	607.518	
		27.182.756

(1) Voir supplément n° 233 au *Moniteur officiel du Commerce* du avril 1903.

(2) La piastre or vaut 1 fr. 89.

Produits.	Valeurs.	Totaux.
Matières minérales :		
1. Métaux fins et joaillerie	805.782	
2. Fers et aciers	14.263.174	
3. Autres métaux	2.346.580	
4. Pierres, terres et produits en dérivant	4.957.584	22.373.12
Matières textiles et tissus :		
1. Tissus de paille, chanvre et jute	4.012.212	
2. Coton et tissus de coton	22.417.148	
3. Lin et tissus de lin	695.180	
4. Laine et tissus de laine	10.479.334	
5. Soie et tissus de soie	2.546.758	40.150.63
Huiles industrielles, combustibles, peintures et vernis :		
1. Huiles	1.788.431	
2. Vernis	129.737	
3. Combustibles	17.402.437	
4. Peintures et encres	766.631	20.087.23
Papiers et cartons :		
1. Cartons	128.841	
2. Papiers divers	2.097.614	
3. Papiers	2.409.943	4.636.39
Boissons :		
1. Eaux, sirops, etc.	255.328	
2. Vins et liqueurs	1.223.468	1.478.7
Parfumerie et produits chimiques :		
1. Parfumerie	359.484	
2. Produits pharmaceutiques	1.473.578	
3. Produits chimiques	1.174.213	3.007.2
Machines et outils :		
1. Instruments scientifiques	1.464.777	
2. Machines pour les mines	1.135.093	
3. Machines agricoles	1.784.891	
4. Machines pour industries manufacturières	3.636.405	
5. Machines de locomotion	1.610.852	9.632.0
Armes, munitions, etc. :		
1. Armes blanches	1.188	
2. Armes à feu	77.558	
3. Munitions	108.718	
4. Explosifs	434.580	622.0
Produits divers non classés	989.736	989.7
Total général . . . . . Piastres.		139.300.7

Animaux vivants. — L'importation a consisté en bœufs, :hevaux et moutons qui ont passé la Cordillère venant de l'Ar-ɡentine.

Les chevaux et les mules entrent en franchise. On paie, au :ontraire, un droit de douane fixé à 16 piastres par tête pour es bœufs, à 12 piastres pour les vaches et à 2 piastres pour les noutons. Ces droits qui sont censés protéger l'industrie de 'élevage au Chili ont été dénoncés dernièrement comme exces-ifs, le prix de la viande de boucherie ayant fort augmenté. Ils eront probablement maintenus, malgré la campagne de presse nenée contre cet impôt. La Société Nationale d'Agriculture éclame, en tout cas, leur maintien, comme nécessaire au déve-ɔppement de l'élevage chilien. Il est clair que cette industrie 'a guère fait de progrès. Le Chili pourrait nourrir facilement inq fois plus de troupeaux qu'il n'en possède actuellement. Au ire des agriculteurs eux-mêmes, la seule province de Bio-Bio, onvenablement aménagée, suffirait à la consommation de toute ı République et une grande partie des terres en ce moment ıcultes pourraient être transformées en pâturages.

Produits alimentaires d'origine animale.

Sur un total de 1,533,700 piastres, la France ne figure ici que our une importation de 107,958 piastres, comprenant princi-alement des sardines à l'huile, puis des fromages et des con-ɜrves de viandes.

L'importation des sardines à l'huile a été la suivante, par pays 'origine :

Allemagne, 95,000 piastres; Espagne, 88,500 piastres; rance, 75,250 piastres; Angleterre, 59,000 piastres; États-Unis,),000 piastres; Portugal, 10,000 piastres,

Les saumons viennent des États-Unis. Les poissons secs, y ɔmpris la morue, viennent d'Allemagne et des États-Unis. La ıorue importée est le produit des pêches norvégiennes et est nbarquée à Hambourg. La France n'a vendu qu'une quantité ısignifiante de poissons salés.

Les graisses viennent de l'Uruguay, de l'Angleterre et de ırgentine; les saindoux des États-Unis.

Le lait concentré est importé par l'Angleterre et l'Allemagne. ı quantité de lait d'origine française est insignifiante.

La concurrence des produits du pays n'est pas encore à douter en ce qui concerne les sardines, les saumons, le fro-age, le lait concentré, les poissons salés, etc. Les côtes du ıili sont très poissonneuses, mais l'industrie de la pêche, mal-é les tentatives faites pour la créer, n'existe pour ainsi dire ıs encore, sauf aux îles Juan Fernandez.

Matières premières d'origine animale. — L'importa-ɔn est principalement composée des articles suivants :

Cuirs (1,281,000 piastres), stéarine (786,000 piastres), suif (662.000 piastres), savons à laver (125,000 piastres), laine 57,000 piastres), colle (47,500 piastres).

En ce qui concerne les cuirs, la France tient le premier rang. Elle doit cette situation à la florissante colonie de basques français qui ont ce commerce entre les mains. Sur le total de 1,281,000 piastres de cuirs importés, elle en a fourni pour 630,000 piastres. L'Allemagne, notre principale concurrente, vient en seconde ligne avec 462,000 piastres et l'Angleterre ensuite avec 116,000 piastres.

Les peaux destinées à la fabrication des gants, les peaux de veau et de chevreau pour chaussures, la peau de chamois, le maroquin sont demandés de préférence à la France. Les Allemands l'emportent, au contraire, pour les peaux de chagrin et les cuirs vernis.

L'importation de stéarine est faite par l'Allemagne, la Belgique et l'Angleterre. La très majeure partie du suif provient de l'Uruguay. Le Chili importe peu de savons à laver, les fabriques locales évinçant peu à peu du marché les produits étrangers. Ceux-ci sont, en général, de manufacture anglaise ou américaine.

Articles manufacturés d'origine animale.

Chaussures pour hommes :

Angleterre, 34,000 piastres ; France, 19,400 piastres ; Allemagne, 10,500 piastres ; États-Unis, 4,600 piastres ; Espagne, 3,800 piastres.

Chaussures pour dames :

France, 31,200 piastres ; Allemagne, 7,400 piastres ; Angleterre, 6,000 piastres.

Chaussures pour enfants :

Angleterre, 45,300 piastres; France, 37,300 piastres; Allemagne, 32,400 piastres.

Les chaussures pour adultes des fabriques locales sont protégées par un droit de douane de 60 0/0. Elles sont, en général, assez bien faites et coûtent naturellement beaucoup moins cher que l'article importé. Une paire de bottines pour hommes de manufacture anglaise se vend de 28 à 35 piastres ; une paire de bottines pour dames de manufacture française coûte de 22 à 30 piastres.

Les chaussures fabriquées sur mesure à Valparaiso coûtent : pour hommes de 16 à 20 piastres ; pour femmes de 14 à 18. D'ailleurs, environ 10 0/0 seulement des chaussures importées se vendent à Valparaiso et à Santiago. Le reste est expédié dans le Nord où elles sont plus en faveur que dans le Sud du Chili.

Ceintures et courroies de cuir. — L'importation

(240,500 piastres) est faite principalement par l'Angleterre et l'Allemagne. L'article allemand coûte meilleur marché et entre en plus grande quantité. La France n'a vendu que pour 8,500 piastres de ces articles.

Selles de chevaux. — Importation totale: 43,500 piastres France, 21,650 piastres; Angleterre, 16,000 piastres; Allemagne, 4,600 piastres.

Les étrangers, les Chiliens de la classe aisée, l'armée et les corps de police se servent seuls de selles de type européen. Le paysan chilien, qui est excellent cavalier et voyage beaucoup à cheval, n'emploie que des selles à la mode du pays.

Gants. — Importation totale: 65,480 piastres; France, 29,400 piastres; Angleterre, 25,700 piastres; Allemagne, 10,000 piastres.

L'industrie du gant n'existe pas encore au Chili. On ne compte que quelques petits fabricants de gants sur mesure.

Les articles de Paris de cette classe tels que boutons de nacre, peignes d'écaille, brosses à dents, portefeuilles, porte-monnaie, etc., sont fournis par l'Allemagne.

La France vient en seconde ligne.

MATIÈRES VÉGÉTALES.

1° **Céréales, grains, fruits et légumes** (14,853,000 piastres.

Blé. — Le Chili, qui est un pays exportateur de blés, en a dû importer, en 1900, pour 1,603,000 piastres et, en 1901, pour la somme considérable de 7,120,700 piastres. Comme nous l'avons déjà dit, ce fait anormal a été causé par les récoltes insuffisantes du pays. Le blé importé l'année dernière provenait d'Australie et des États-Unis.

Café. — Les principaux pays importateurs sont l'Équateur, le Brésil, le Pérou et le Guatemala.

Thé. — Le Chili consomme aujourd'hui du thé comme un pays anglo-saxon. Cette boisson se répand de plus en plus et tend à remplacer le maté. La marchandise provient des entrepôts de Londres.

Maté. — L'importation de cet article diminue tous les ans. Cependant le droit de douane n'est que de 0 piastre 05 contre 1 piastre le kilo pour le thé.

Riz. — Importation totale : 789,400 piastres.

La quantité importée s'est élevée à 5,634,000 kilog. Les pays importateurs sont l'Inde, l'Italie, l'Allemagne, le Pérou et l'Angleterre. Le riz le plus estimé est celui du Pérou qui coûte aussi plus cher que celui de l'Inde. Je me demande si une tentative

d'importation directe des riz de Cochinchine n'aurait pas de succès. Les voiliers français qui viennent charger du salpêtre sur les côtes du Chili arrivent ordinairement d'Australie avec du charbon. Quelques-uns d'entre-eux ne pourraient-ils pas venir de Saïgon avec un chargement de riz ? Le droit de douane est de 25 0/0 *ad valorem.*

A signaler encore dans ces chapitres les piments secs pulvérisés (Espagne), le cacao, la canelle, le poivre, etc.

Dans le commerce des grains et des denrées coloniales, la France ne figure pas. Ses importations sont à peu près nulles. Elles consistent en truffes, puis en un peu de poivre, de canelle, de thé, de tapioca. Il est à remarquer, cependant, que l'Allemagne et l'Angleterre sont les principaux pays de provenance des épices coloniales consommées au Chili.

Produits alimentaires d'origine végétale.

Huiles d'olive. — Sur une importation totale de 593,000 piastres, la France n'a fourni que 71,200 piastres :

Italie, 394,800 piastres ; France, 71,200 piastres ; Allemagne, 53,800 piastres ; États-Unis, 31,800 piastres ; Angleterre, 27,200 piastres ; Espagne, 12,400 piastres.

L'olivier croît avec facilité sur le sol chilien, mais on n'en a pas encore entrepris la culture d'une façon sérieuse. Les olives du pays sont en général consommées sur place. On n'en exporte annuellement que quelques milliers de kilog. Il existe quelques petites fabriques d'huile dans la province d'Aconcagua, elles sont sans importance. L'huile française est plus estimée que l'huile italienne mais son prix est trop élevé.

Sucres. — L'importation du sucre blanc (78,000 piastres), du sucre roux (4,014,000 piastres) et des gâteaux de mélasse (51,000 piastres) est presque entièrement faite par le Pérou. Le commerce considérable de sucre roux alimente les grandes raffineries dont j'ai parlé plus haut. Le sucre raffiné d'origine étrangère est de plus en plus évincé du marché par un droit de douane de 14 p. 75 par quintal métrique. Cependant, il en est encore entré au Chili pour 847,600 piastres dont la presque totalité a été fournie par l'Allemagne. La France n'a introduit que pour 3,200 piastres de cet article.

Farines. — L'importation, de provenance exclusivement américaine, s'est élevée à 1,450,000 piastres pour la farine de froment et à 70,000 piastres pour la farine de maïs. L'importation de la farine de froment n'a été due, comme nous l'avons dit qu'à l'insuffisance des récoltes du Chili.

Les **biscuits**, les **pâtes alimentaires**, les **bonbons** ne sont introduits qu'en très petite quantité. Les fabriques locales approvisionnent le marché. L'importation des **chocolats** est un peu plus importante. Ils proviennent d'Angleterre.

Les **conserves** de fruits entrent en très petites quantité également, pour les mêmes causes. Les conserves de légumes donnent lieu à un trafic un peu plus étendu, les fabriques locales ne produisant guère que des conserves d'asperges.

III. — Matières premières d'origine végétale.

Parmi les très nombreux articles qui figurent dans ce chapitre, nous n'en signalons que quelques-uns :

Le **coprah** est importé en assez grande quantité. Il sert à des fabriques d'huile et de bougies. La totalité de la vente a été faite par l'Australie.

Le **liège**, ainsi que les bouchons, anneaux et disques de liège pour la fermeture des bouteilles font aussi l'objet d'un commerce assez étendu. Ces produits sont importés en franchise. Le liège brut vient d'Allemagne. Quant aux bouchons, anneaux, etc., voici la part des divers pays importateurs :

Allemagne, 187,300 piastres ; Espagne, 58,000 piastres ; France, 35,700 piastres, Angleterre, 13,900 piastres.

IV. — Produits manufacturés d'origine végétale.

Les nombreux articles de cette classe (qui ne comprend pas les tissus) ne figurent à l'importation que pour la faible somme de 362,400 piastres. Les plus intéressants d'entre eux sont les suivants :

Chaussures en caoutchouc. — L'importation totale de 91,400 piastres se répartit comme suit : France, 37,634 piastres ; Allemagne, 22,920 piastres ; Angleterre, 18,961 piastres ; États-Unis, 11,408 piastres.

La France tient ici le premier rang, comme pour tout ce qui concerne l'industrie de la chaussure. Ces chaussures imperméables sont ici un article d'importation de première nécessité, l'hiver étant extrêmement pluvieux et déplorable l'entretien des routes et chaussées.

Tuyaux d'arrosage. — Importation totale, 60,000 piastres ; importation française, 13,500 piastres.

La France vient après l'Angleterre et l'Allemagne. Pour les articles divers en caoutchouc et en celluloïd, l'Allemagne l'emporte de beaucoup sur les pays autres importateurs.

V. — Bois.

Bois de construction. — Malgré les immenses richesses forestières du Sud du Chili, ce pays importe encore une quantité considérable de bois de construction. Les provinces de Malleco, Cautin, Valdivia, Llanquehue, l'île de Chiloe, toute la Patagonie chilienne sont couvertes de forêts, où abondent des bois de

bonne qualité et des arbres géants de plus de 40 mètres de haut. On a commencé à exploiter ces richesses naturelles dans les environs de Puerto-Montt, qui, chaque année, expédie dans le nord de la République une certaine quantité de bois sciés ou ouvrés. Ce sont des bois de charpente et de menuiserie. Les raffineries de sucre consomment, d'autre part, pour 300,000 piastres de ces bois pour la fabrication des caisses. Partout ailleurs les forêts restent inutilisées ou bien sont détruites par le feu qu'allument les colons qui s'établissent sur ces territoires incultes pour les défricher.

L'importation des bois de pins, qui s'élève à 1,391,000 piastres, provient presque tout entière de l'Orégon. Une faible partie seulement vient d'Angleterre et de Colombie.

Les **bois d'ébénisterie** ne figurent dans les statistiques que pour une somme insignifiante.

Les **douves** donnent lieu à d'assez importantes transactions. L'industrie vinicole chilienne, sauf dans le sud, emploie de préférence les douves du Nord-Amérique.

Quant aux **meubles**, leur importation devient de plus en plus difficile, car ils sont frappés d'un droit de 60 0/0. Elle s'est élevée, en 1901, à la somme de 184,600 piastres, qui se répartit ainsi qu'il suit :

Allemagne, 74,648 piastres; Angleterre, 50,902 piastres; France, 38,391 piastres, États-Unis, 14,364 piastres : Italie, 4,910 piastres; Chine, 1,380 piastres.

On doit ajouter à cette somme : 1° une importation de 44,200 piastres de **sièges et canapés en bois**, venant presque entièrement d'Allemagne; 2° une importation de 97,400 piastres de sièges **en bois et rotin** ou **en bois et paille** dont l'Allemagne fournit également la plus grande partie.

Les **parquets** étaient auparavant exclusivement de provenance américaine, mais l'Allemagne et la Belgique en fournissent aujourd'hui plus que les États-Unis.

Les fabriques de meubles sont nombreuses au Chili. Quelques grandes maisons font même des meubles de style, mais leurs produits n'ont pas le fini et l'élégance des fabriques d'Europe.

VI. **Tabacs**. — La culture du tabac n'est pas très développée au Chili et le produit est très inférieur. Les manufactures locales sont nombreuses et comprennent cinq maisons importantes, dont une compagnie anonyme. Elles achètent à l'étranger pour 40,000 piastres environ de tabacs en feuilles (Cuba, Pérou, Équateur, États-Unis, Allemagne). L'importation des cigares et cigarettes donne lieu à un trafic plus étendu. Celle des cigares s'est élevée, en 1901, à 462,780 piastres. Plus de la moitié provient de Cuba, le reste d'Allemagne, d'Italie, des États-Unis, d'Angleterre, etc, Celle des cigarettes figure pour 92,000 piastres (Cuba, France, Angleterre.)

Voici le détail de l'importation française :

Cigarettes, 14,868 piastres ; cigares, 2,540 piastres ; tabac râpé, 760 piastres ; tabac en feuilles, 2,717 piastres ; tabac haché, 2,163 piastres.

Comme on le voit, notre commerce en ces articles est insignifiant. Cependant les cigarettes des manufactures de l'État dites « élégantes » sont assez recherchées du public, malgré leur prix et l'on apprécie aussi les cigarettes algériennes de Bastos.

Matières minérales.

I. — Métaux précieux, joaillerie, horlogerie :

L'industrie locale n'a pas d'importance. Elle n'est pas protégée par le tarif, les bijoux ne payant qu'un droit de 5 0/0 ainsi que les pièces précieuses. Les montres paient 15 0/0.

Joaillerie et bijouterie

France, 187,000 piastres ; Allemagne, 102,000 piastres ; Angleterre, 59,200 piastres ; Suisse, 43,200 piastres ; Belgique, 10,200 États-Unis, 4,200 piastres.

L'or en feuilles et les amalgames pour dentistes sont en général de provenance américaine.

Pour les montres, la France occupe également le premier rang, quoique la plupart des bijoutiers et horlogers soient des Suisses ou des Allemands.

Montres en nickel ou en acier :

France, 44,588 piastres ; États-Unis, 33,879 piastres ; Allemagne, 10,243 piastres ; Suisse, 5,584 piastres ; divers, 1,683 piastres.

Montres en argent :

France, 58,189 piastres ; États-Unis, 17,825 piastres ; Suisse, 13,062 piastres ; Angleterre, 5,875 piastres ; Allemagne, 5,099 piastres ; Belgique, 119.

Montres en or :

France, 83,500 piastres ; États-Unis, 26,000 piastres ; Suisse, 15,823 piastres ; Allemagne, 7,813 piastres ; Angleterre, 6,118 piastres ; Belgique, 72 piastres.

Dans la bijouterie d'imitation, c'est l'Allemagne qui vient en première ligne, mais, cette bijouterie semble peu prisée au Chili et le commerce en est très réduit. L'importation ne s'en est élevée qu'à 82,000 piastres environ.

II et III. — **Fers et aciers. — Métaux divers.**

L'importation en est considérable, 14,263,174 piastres. Elle consiste principalement en fers et aciers bruts, en tôle, spécialement en tôle ondulée, en matériel de chemins de fer (rails, roues, essieux, travées, aiguilles), en fils de fer, clous, tuyaux de canalisation, ressorts de voitures, balances, quincaillerie, ustensiles de ménage, etc.

La part de la France est malheureusement ici des plus restreintes. Elle fournit pour 161,000 piastres d'ustensiles de ménage, pour 31,000 piastres de fils de fer. C'est l'Angleterre qui l'emporte sur tous les autres pays. L'Allemagne et les États-Unis lui disputent ces fournitures.

Pour les cuillers, couteaux et fourchettes, la coutellerie fine, les plumes métalliques, les cadenas, les lits et berceaux en fer ou en bronze, les lampes, etc., notre infériorité est à peu près la même. Nous ne figurons, dans cette longue liste d'importation, que pour des sommes insignifiantes. Notre trafic est un peu plus important dans les articles dorés et argentés et dans les capsules pour bouteilles.

IV. — **Ciment romain.**

Le Chili a importé, en 1901, 22,500,000 kilog. de ciment, représentant une valeur de près de 900,000 piastres. L'Allemagne a fourni la très majeure partie de cette marchandise.

L'importation française est sans importance aucune, le prix de nos ciments étant de beaucoup trop élevé. Il s'est fondé récemment une société anonyme à Valparaiso, comprenant surtout des capitaux allemands, pour la fabrication de ciment à Calera (province d'Aconcagua). Il existait déjà une fabrique dans cette localité, mais ses affaires n'avaient pas été brillantes et l'affaire est reprise sur une plus grande échelle.

L'Allemagne jouit d'une supériorité considérable en ce qui concerne la plupart des articles de ce chapitre, c'est-à-dire les **faïences** et la **porcelaine**, la **verrerie**, la **cristallerie**, etc., etc.

Les chiffres que nous donnons ci-dessous le montreront et indiqueront également la place que nous occupons, laquelle est très inférieure :

Faïences. — Importation totale : 857,000 piastres.

Allemagne, 543,000 piastres ; Angleterre, 260,000 piastres ; France, 37,500 piastres ; Belgique, 11,000 piastres.

Porcelaines. — Importation totale : 401,200 piastres.

Allemagne, 271,300 piastres ; France, 63,100 piastres ; Angleterre, 61,000 piastres.

Bouteilles. — Importation totale : 664,000 piastres.

Allemagne, 607,000 piastres ; France, 39,500 piastres.

Verres à vitres. — Importation totale : 201,600 piastres.

Allemagne, 134,000 piastres ; Belgique, 40,000 piastres ; Angleterre, 19,000 piastres ; France, 14,000 piastres.

Cristallerie. — Importation totale : 1,096,800 piastres.

Allemagne, 796,000 piastres ; Angleterre, 117,000 piastres ; Belgique, 76,000 piastres ; France, 56,000 piastres ; États-Unis, 51,000 piastres.

Matières textiles et tissus.

I. — Chanvre, jute, paille, etc.

Dans l'importation des articles de cette classe, qui s'élève à plus de 4 millions de piastres, le commerce anglais est prépondérant. La plus grande partie même des sacs de jute d'origine indoue vient des entrepôts anglais. L'Allemagne fait concurrence à l'Angleterre pour les toiles cirées, les cordes et surtout les ficelles. L'importation française est très restreinte.

Les chapeaux de paille ont été classés dans ce chapitre. Ils donnent lieu à une importation évaluée, en 1901, à 332,000 piastres se répartissant ainsi qu'il suit :

Italie, 111,000 piastres; Allemagne, 85,000 piastres; France, 72,000 piastres; Angleterre, 28,000 piastres ; Équateur, 24,000 piastres.

C'est l'article fin qui est importé d'Europe, car il existe, pour les articles communs, des manufactures locales qui ont réussi à évincer du marché la concurrence étrangère.

II. — Cotonnades.

C'est de beaucoup la classe la plus importante du commerce d'importation, puisqu'elle figure, dans les statistiques de 1901, pour une valeur de 22 millions et demi de piastres. Nous croyons donc nécessaire de donner ici, en détail, les importations les plus saillantes qui entrent dans ce total considérable.

1° **Fils et filés.** — Importation totale : 1,573,000 piastres.

Angleterre, 884,000 piastres; Allemagne, 574,000 piastres France, 92,000 piastres ; États-Unis, 29,000 piastres.

2° Tissus.

Tissus blancs unis. — Importation totale : 2.844,000 piastres.

Angleterre, 2,339,000 piastres; Allemagne, 302,000 piastres; France, 126,500 piastres; États-Unis, 46,000 piastres;

Tissus pour vêtements et doublures. — 4,037,400 piastres.

Angleterre, 2,906,000 piastres; Allemagne, 769,000 piastres; France, 265,000 piastres; Italie, 80,000 piastres;

Tissus pour robes. — 2.560,000 plastres.

Allemagne, 1,363,000 piastres; Angleterre, 999,000 piastres; Italie, 116,500 piastres; France, 65,600 piastres; États-Unis, 8,600 piastres.

Tissus dits « tocuyos ». — 1,235,000 piastres.

Angleterre, 805,000 piastres; États-Unis, 230,000 piastres; Allemagne, 176,500 piastres; France, 18,700 piastres.

Tissus pour sacs.. — 808,500 piastres.

États Unis, 505,250 piastres; Angleterre, 191,000 piastres; Italie, 54,000 piastres; Allemagne, 42,000 piastres; France, 15,000 piastres.

Flanelles. — 2,537.000 piastres.

Angleterre, 1,390,000 piastres; Allemagne, 596,000 piastres États-Unis, 416,000 piastres; France, 70,000 piastres.

3° **Bonneterie** (tricots, caleçons, bas, chaussettes) 1,085,00(piastres.

Allemagne, 724,500 piastres; Angleterre, 187,800 piastres France, 99,500 piastres.

4° **Divers** : Couvertures, couvre-lits, etc., 425,000 piastres.

Allemagne, 190,000 piastres; Angleterre, 174,000 piastres Italie, 32,000 piastres; France, 20,000 piastres.

Mouchoirs. — 478,000 piastres.

Angleterre, 390,000 piastres; Allemagne, 64,000 piastres France, 15,000 piastres.

Parapluies et ombrelles. — 122,500 piastres.

Allemagne, 51,500 piastres; Italie, 42,300 piastres; France 16,800 piastres; Angleterre, 11,800 piastres.

Comme on le voit par les chiffres ci-dessus, l'Angleterre joui encore ici d'une grande supériorité. Elle a importé en 190 pour 12,380,000 piastres de cotonnades, c'est-à-dire plus de l moitié du total. L'Allemagne vient en seconde ligne avec u chiffre de 6,620,000 piastres. Elle l'emporte même pour l bonneterie, mais cette importation ne peut guère se développe au Chili, car la fabrication des tricots, caleçons, bas et chaus settes y a été entreprise sur une grande échelle et se trouv protégée par des droits pour ainsi dire prohibitifs. Les États Unis, n'ont fait jusqu'à présent de concurrence sérieuse au autres pays importateurs que pour les étoffes lourdes, notam ment pour les flanelles, les « tocuyos » etc. Notre commerce d

cotonnades, bien inférieur à celui de l'Angleterre et de l'Allemagne, est encore sensiblement plus étendu que celui des États-Unis. Nous importons un peu de toutes les variétés, mais comme nos produits coûtent en général plus cher, ce sont les articles fins que nous vendons de préférence. On sait qu'en France l'industrie cotonnière n'est pas concentrée en de grandes manufactures qui teignent, filent, tissent et impriment elles-mêmes. Chaque maison s'est fait une spécialité. Cette organisation nous permet de livrer des articles très soignés mais elle en augmente évidemment le prix de revient et est la principale cause de l'infériorité de notre exportation. La clientèle à laquelle nous nous adressons est très restreinte.

Les progrès de l'industrie cotonnière italienne attirent ici l'attention du monde commercial. L'importation de ce pays augmente et paraît devoir augmenter encore, aux dépens surtout du commerce allemand, car l'Italie produit à très bon marché.

Lin et tissus de lin.

L'Angleterre, l'Allemagne et la France sont les trois principaux pays importateurs :

Angleterre, 220,000 piastres ; Allemagne, 205,000 piastres ; France, 190,000 piastres.

Il résulte, cependant, de renseignements pris auprès de négociants de la place que ces statistiques ne seraient pas exactes. La part de la France serait, en réalité, beaucoup moindre : elle aurait été grossie d'importations d'origine belge.

Quoi qu'il en soit, les toiles fines de 70 à 90 centimètres pour chemises d'hommes, sont, en général, anglaises. Les toiles de plus grandes dimensions pour chemises de femmes, taies d'oreillers, etc... seraient belges, de même que les toiles pour draps de 160 à 240 centimètres. Pour les tissus damassés, la Belgique et l'Italie l'emporteraient sur la France. L'étoffe française, quoique de qualité excellente, est trop lourde et mal présentée. En outre, les pièces ouvrées, les serviettes, par exemple, expédiées de France sont faites à la mode française. Leur largeur ne répond pas du tout au goût de public chilien. Les coutils et les drills sont demandés de préférence à l'Allemagne et à l'Angleterre.

Laine et tissus de laine.

L'importation des lainages s'est élevée à une somme de 10 millions et demi de piastres qui se répartit ainsi qu'il suit :

Allemagne, 4,450,000 piastres ; Angleterre, 4,392,000 piastres; France, 1,300,000 piastres.

Les articles les plus saillants ont été les suivants :

1° Casimirs et tissus pour vêtements :

Angleterre, 2,919,000 piastres ; Allemagne, 2,322,000 piastres; France, 698,000 piastres.

2° Filés :

Allemagne, 316,000 piastres ; Angleterre, 43,500 piastres ; France, 14,200 piastres.

3° Tissus mélangés de coton (casinetes) :

Angleterre, 258,000 piastres ; Allemagne, 99,000 piastres ; France, 17,000 piastres.

4° Flanelles :

Angleterre, 143,000 piastres ; Allemagne, 76,000 piastres ; France, 18,000 piastres.

5° Tapis :

Angleterre, 409,000 piastres ; France, 97,500 piastres ; Allemagne, 63,000 piastres.

6° Chapeaux de feutre :

Allemagne, 169,000 piastres ; Italie, 147,000 piastres ; Angleterre, 86,700 piastres ; France, 42,000 piastres.

Les hautes nouveautés sont expédiées de Paris et proviennent des fabriques de Roubaix, qui est certainement, au point de vue industriel, la ville la plus progressiste de France. Malheureusement, dès son apparition sur le marché, l'article de Roubaix est immédiatement copié par les manufactures allemandes.

L'article « tailleur », de belle qualité, est anglais ou français ; celui de qualité inférieur est en général allemand.

Les flanelles unies, dites flanelles de santé sont françaises pour la plupart ; les flanelles de fantaisie sont allemandes ou anglaises.

La France vient en première ligne dans l'importation des vêtements et confections de laine, des robes sans coutures, des pièces de vêtement.

L'Angleterre jouit d'une supériorité très marquée pour les tapis. Les tapis français sont irréprochables comme qualité, mais coûtent trop cher. C'est ici un important article de commerce.

Soie et tissus de soie.

Sur une importation totale de 2,546,000 piastres, la France a fourni 1,050,000 piastres de marchandises. Elle tient le premier rang. L'Allemagne la suit de près avec 736,000 piastres et l'Angleterre avec 622,000 piastres.

Tissus pour vêtements et doublures.

France, 447,400 piastres ; Allemagne, 250,000 piastres ; Angleterre. 192,000 piastres; Chine, 32,400 piastres; Italie, 5,200 piastres.

Tissus de soie mélangée.

France, 257,700 piastres ; Angleterre, 123,700 piastres ; Allemagne, 119,500 piastres; Italie, 5,500 piastres.

Nos concurrents l'emportent pour les **rubans,** les **filés** et les **fils,** les **mouchoirs**, les **châles** et **cache-nez,** les **velours** et même les **dentelles.** Pour la **passementerie,** les **parapluies** et les **ombrelles,** notre importation est à peu près la même que celle de l'Allemagne. L'Angleterre et l'Italie viennent à la suite.

Huiles industrielles. — Vernis.

L'**huile de lin** est importée d'Angleterre et d'Allemagne, l'**huile de machine** des États-Unis principalement.

Tout le **pétrole** consommé dans le pays est américain. Il en a été importé en 1901, pour environ 3,200,000 piastres.

Les vernis et cirages sont demandés à l'Angleterre, à l'Allemagne et aux États-Unis.

L'importation française est nulle pour les huiles, insignifiante pour les vernis.

Combustibles.

L'importation du **charbon** est considérable, le charbon de Lota étant de qualité inférieure et ne pouvant servir pour les fonderies. Elle s'est élevée à 14,400,000 piastres :

Angleterre, 11,400,000 piastres ; Australie, 2,550,000 piastres; États-Unis, 330,000 piastres ; Allemagne, 117,000 piastres.

Le commerce des **bougies** est réduit, par contre, à peu de chose ; les fabriques chiliennes suffiront bientôt à alimenter complètement le marché intérieur. Il en sera bientôt de même pour les allumettes qui jusqu'à présent proviennent d'Allemagne.

Couleurs et peintures

L'Allemagne fournit la plus grande partie des couleurs et peintures. Les peintures à l'huile ou à l'alcool sont cependant de provenance anglaise, en général. Le commerce de la France est ici également des plus restreints. Nous vendons un peu d'encre d'imprimerie.

Papiers et cartons.

La prépondérance du commerce allemand est ici très marquée. Qu'on en juge par les chiffres suivants :

Allemagne, 2,680,000 piastres ; Angleterre, 590,000 piastres ; États-Unis, 565,000 piastres ; France, 400,000 piastres.

La France fournit surtout du papier à cigarettes (27,000 piastres) et des papiers peints (25,000 piastres). Le papier d'emballage et les papiers d'épicerie n'entrent pas en grande quantité, ces sortes de papiers étant fabriqués sur place. On emploie beaucoup au Chili du papier à lettres à rayures, surtout sous forme de blocs de 0 m. 27 × 0 m. 21.

Boissons.

Le Chili produisant aujourd'hui des boissons de toute sorte, l'importation des produits de cette classe se réduit de plus en plus. Elle n'a pas dépassé, en 1901, le chiffre d'un million et demi de piastres.

L'introduction de vins de qualité ordinaire est devenue impossible, le droit de douane étant prohibitif. J'ai, d'ailleurs, fourni à l'Office National du Commerce extérieur des renseignements détaillés sur le commerce du vin au Chili et je pense qu'il est inutile de les reproduire dans ce rapport. Les seuls vins français qui puissent se vendre encore sont, outre les vins de Champagne, les bordeaux de qualité supérieure et les grands vins. Mais la consommation en est naturellement très limitée.

En ce qui concerne les liqueurs, les meilleures marques européennes ont encore un débouché, mais il est également des plus restreints, car le gros de la population se contente des imitations fabriquées sur place qui lui sont débitées à des prix défiant toute concurrence.

Voici les chiffres relatifs à cette classe de marchandises :

1° **Eaux minérales**. — Importation totale : 197,000 piastres.

Angleterre, 93,000 piastres; Allemagne, 52,000 piastres; France, 37,000 piastres.

2° **Vins en bouteilles**. — Total : 511,300 piastres.

France, 182,500 piastres ; Espagne, 100,500 piastres ; Angleterre, 84,300 piastres ; Allemagne, 83,000 piastres ; Italie, 40,600 piastres ; Portugal, 14,000 piastres.

3° **Eaux-de-vie**. — Total : 404,000 piastres.

Angleterre, 250,500 piastres ; France, 76,500 piastres ; Allemagne, 38,200 piastres ; Espagne, 22,500.

4° **Liqueurs**. — Total : 90,000 piastres.

France, 43,500 piastres ; Angleterre, 21,300 piastres ; Espagne, 18,000 piastres.

5° **Amers**. — Total : 81,500 piastres.

France, 38,600 piastres ; Angleterre, 15,000 piastres ; États-Unis, 10,000 piastres ; Italie, 8,000 piastres.

Parfumerie. — L'importation de la parfumerie s'est élevée à la somme de 360,000 piastres. Le Chili n'achète guère que de la parfumerie fine, la parfumerie commune étant fabriquée sur place.

La France tient en ce commerce de beaucoup le premier rang. Les extraits et essences, les huiles, les crèmes et pommades, les eaux et les poudres de toilette sont en très majeure partie d'origine française. L'Allemagne, l'Angleterre et les États-Unis sont les pays qui nous font le plus de concurrence.

Pharmacie et produits chimiques. — Le commerce des produits chimiques (1,174,000 piastres) et pharmaceutiques (1,473,000 piastres) est entre les mains des Allemands. L'Allemagne fournit la majeure partie des drogues et médicaments, les alcaloïdes, les acides, l'alun, l'ammoniaque et la plupart des produits chimiques. La soude caustique et les cristaux de soude sont demandés de préférence à l'Angleterre. Nos médicaments spécifiques et nos vins médicinaux sont, cependant, en grande vogue au Chili.

Machines et outils. — Comme on a pu le constater dans le relevé général des importations, le Chili reçoit chaque année une quantité considérable de machines et d'outils. En 1901, il en a reçu pour une valeur de près de 10 millions de piastres.

La France malheureusement n'a qu'une part très faible dans ce commerce. L'Allemagne, l'Angleterre et les États-Unis sont les trois grands pays importateurs.

L'Allemagne l'emporte surtout pour les machines industrielles proprement dites, les machines à coudre, les appareils électriques, les instruments de musique; l'Angleterre et les États-Unis pour les machines et outils agricoles, le matériel d'exploitation des mines, etc.

Les chiffres ci-dessous feront mieux ressortir la situation inférieure du commerce français :

	Importation totale.	Importation française.
Charrues	219.000 piastres.	350 piastres.
Machines agricoles diverses	1.007.000 —	98.500 —
Machines industrielles .	2.968.500 —	80.000 —
Instruments de musique	465.000 —	13.800 —
Instruments scientifiques	219.000 —	43.000 —

En ce qui concerne le matériel des chemins de fer (locomotives, rails, wagons, etc.), notre importation est nulle.

Armes, munitions, explosifs.

Ici encore l'importation française est insignifiante : elle ne s'élève qu'à 24,000 piastres sur un total de 622,000 piastres. Le plus important article de cette catégorie, la dynamite, est, en général, d'origine allemande.

Articles divers non classés.

La part de notre commerce est de 247,500 piastres sur un total de 990,000 piastres. Celle de l'Allemagne est de 570,000 piastres.

Le tableau suivant détermine le rang que nous occupons dans le commerce d'importation du Chili :

Principaux pays importateurs par ordre d'importance.

(Année 1901).

Grande-Bretagne.	Importation	50.188.344	piastres.
Allemagne	—	34.365.068	—
États-Unis	—	16.526.333	—
France	—	9.314.536	—
Australie	—	8.400.125	—
Pérou.	—	4.905.847	—
Argentine.	—	3.385.091	—
Italie.	—	2.544.807	—
Brésil.	—	1.894.307	—

Cette statistique ne doit pas être considérée, bien entendu, comme très exacte. Il est évident que beaucoup de marchandises ont été enregistrées comme allemandes ou anglaises, alors qu'elles avaient une toute autre origine. Le commerce de l'Autriche-Hongrie, de la Suisse, de l'Espagne, etc., devrait figurer dans ces statistiques pour des sommes plus fortes.

Quoi qu'il en soit, la France n'occupe, au Chili, que le quatrième rang et ses importations sont bien inférieures, comme on peut le constater, à celles des pays qui la précèdent. Les tissus figurent dans le total de notre commerce pour une somme de plus de 4 millions de piastres, mais notre vente n'est pas comparable à celle des Anglais (plus de 20 millions de piastres) et à celle des Allemands (12 millions 1/2).

Nous ne veñons en première ligne que pour des articles dont le débit ne peut être considérable, les cuirs, les liqueurs, la bijouterie, la parfumerie, les articles de mode.

Le chiffre de notre commerce est à peu de chose près égal à celui de l'année antérieure.

Il en est de même du commerce allemand, mais celui-ci est quatre fois plus fort que le nôtre et a une tendance visible à s'accroître encore, grâce à sa puissante organisation. L'Angleterre a augmenté son importation de 8 millions de piastres, mais cette augmentation est due presque uniquement à une vente extraordinaire de matériel de chemin de fer. Le commerce des États-Unis semble être celui qui fait les progrès les plus rapides.

De 8 millions de piastres en 1899, il a passé à 12 millions en 1900 et à 16 millions 1/2 en 1901. Ici, encore, pourtant la plus-value provient surtout des achats de farine faite par le Chili pour combler le déficit de sa récolte.

L'homme du peuple, au Chili, vit de peu et ne saurait être un consommateur de nos produits, trop chers pour lui. Le Chilien de la classe aisée, au contraire, qui se pique de raffinement et de haute culture, dépense largement pour sa toilette, celle de sa femme et de ses enfants. Mais comme, en général, ses revenus sont très limités, il doit satisfaise ses goûts de luxe à peu de frais. Il s'ensuit que la marchandise qui lui est offerte doit avoir plus d'apparence que de réelle valeur. L'industriel français l'oublie trop souvent. S'il expédie ici des articles très soignés, très beaux, très solides et, partant, d'un prix relativement élevé, ils lui seront laissés pour compte. On leur préférera les articles allemands ou belges, fabriqués souvent tout spécialement pour l'exportation, qui flattent plus l'œil, en tout cas, et qui ont le mérite de coûter bien meilleur marché. Un exemple typique est celui des serviettes de table dont j'ai déjà parlé. Au Chili, c'est la mode anglaise que l'on suit pour les serviettes, c'est-à-dire qu'aux serviettes françaises, larges, pesantes, confortables, faites de très bonne toile, on préfère de beaucoup des serviettes moins grandes, légères, de qualité sensiblement inférieure comme tissu, mais d'un apprêt irréprochable. Elles coûtent deux fois moins cher que les serviettes françaises et sont conformes au goût du pays.

J'ai déjà eu l'occasion, dans un précédent rapport, de signaler les causes diverses de l'infériorité de notre commerce au Chili. Je crois devoir les énumérer ici de nouveau :

1° L'industriel français ne tient pas suffisamment compte du goût de sa clientèle d'outre-mer ;

2° Le produit qu'il exporte est souvent d'un prix trop élevé. même pour les classes aisées qui composent sa clientèle ;

3° Nous n'avons pas assez de négociants au Chili ; à Valparaiso, par exemple, il n'existe que deux maisons françaises de commerce en gros, contre une trentaine de maisons allemandes ;

4° Les voyageurs de commerce français sont trop rares. Cependant, pendant huit mois environ de l'année, Valparaiso n'est qu'à trois jours de Buenos-Aires ;

5° Les maisons françaises d'exportation ne veulent pas se résoudre à certains sacrifices nécessaires qui leur permettraient de développer leur service de publicité, leur service d'échantillons, etc. Elles devraient imiter, sous ce rapport, les maisons allemandes.

Le moment semble venu pour notre commerce de faire un sérieux effort en vue d'accroître nos importations en ce pays. Le Chili est entré dans une période de tranquillité ; la guerre

n'est plus à craindre ; le change s'est relevé, on s'occupe sérieusement de terminer le chemin de fer transandin, enfin la réforme douanière qui vient d'être opérée offre des avantages sérieux à l'industrie française.

L'ancien tarif des douanes, celui de 1897, avait été établi en vue de la protection des industries naissantes du pays. Le nouveau tarif, tout en restant un tarif protecteur, a essentiellement pour but d'éviter la fraude. On a préféré, en conséquence, remplacer les séries d'évaluations par des moyennes fixes. L'article ordinaire en souffre évidemment, l'article fin en bénéficie.

Exemple : il existait dans l'ancien tarif, pour les casimirs, une échelle d'évaluations allant de 1 p. 20 le mètre à 8 piastres en passant par 2 p. 40 et 4 p. 80.

Aujourd'hui, tous les casimirs sont évalués à 4 p. 50 le kilog.

Or, l'article français, le casimir de Roubaix, était évalué auparavant à 4 p. 80 le mètre. Il pèse en moyenne 750 grammes le mètre et est en conséquence évalué au maximum à 3 p. 40 le mètre. Sa valeur est relativement élevée puisqu'il est de qualité fine.

La draperie allemande, était évaluée auparavant, pour le même poids, à 2 p. 40 le mètre. Elle est évaluée aujourd'hui également 3 p. 40. Elle est pourtant de qualité très ordinaire et bon marché. L'article français est donc maintenant favorisé. Il n'y avait guère, d'ailleurs, que nos draps « tailleur » qui fussent évalués à 8 piastres le mètre.

Autre exemple : Les chapeaux. Ils étaient évalués dans l'ancien tarif de 8 piastres à 52 piastres la douzaine, en passant par 14 piastres, 20 piastres et 32 piastres.

Le nouveau tarif les évalue aux prix fixes de 12 piastres pour la laine et 36 piastres pour le feutre.

La fraude n'est plus possible. Mais l'article français qui vaut environ 60 fr. la douzaine se trouvera avantagé par l'évaluation de 36 piastres.

Le nouveau tarif tempère quelque peu la protection accordée à l'industrie chilienne.

La bonneterie notamment était jusqu'ici grevée d'un droit de 60 0/0 pour tout l'article ordinaire. C'était tout profit pour les fabriques de Puente Alto (Santiago). Or, la bonneterie ne paie plus que 35 0/0. Il est vrai que l'on a voulu compenser cette différence par une évaluation au poids qui naturellement frappe davantage l'article ordinaire à gros fils, mais cette mesure n'atteint en somme qu'une seule nature de marchandises, le gilet et le caleçon, les grandes pièces. Les bas et les chaussettes bénéficieront presque entièrement de la réduction du droit.

En revanche l'importation au Chili de certaines confections est désormais impossible. C'est le cas des cravates, par exemple,

dont le kilog. est évalué jusqu'à 60 piastres, ce qui est un taux prohibitif. — Les corsets, avec baleines, ne peuvent plus être importés. Ils paient 60 0/0 de droit sur l'évaluation de 96 piastres la douzaine ! Cependant les corsets français, sans baleines, bénéficieront de leur légèreté et se vendront sans doute plus que jamais.

Je terminerai cette partie de mon rapport en reproduisant ici ce que m'a écrit récemment, au sujet de notre situation commerciale au Chili, M. Paul Merlet, agent consulaire de France à Talcahuano, qui connaît à fond le pays et dont les appréciations me paraissent d'une grande justesse :

« Notre infériorité mercantile a, à mon sens, deux causes principales : 1° la nature de nos articles qui s'adressent surtout aux consommateurs de la classe aisée et riche qui, au Chili, et particulièrement dans les provinces australes, sont peu nombreux ; 2° le peu de facilité des maisons françaises dans la question des crédits ; elles vendent peu parce qu'elles font peu de crédit ; elles font peu de crédit parce quelles vendent peu, elles se limitent à un courant d'affaires restreint comme paiements et comme prix, tandis que les maisons anglaises et allemandes, ces dernières surtout, sont très larges en question de crédit ; de plus, celles-ci sont nombreuses à Concepcion, où les maison d'Allemagne envoient, en outre, des voyageurs qui se mettent en rapport direct avec la clientèle, la cherchent, la caressent, s'il m'est permis d'ainsi parler, et lui accordent des facilités d'autant plus grandes que leurs rapports personnels avec les acheteurs leur permettent d'apprécier très exactement leur valeur morale et pécuniaire, sans compter l'appui énorme que prêtent dans ce sens au commerce allemand les deux banques allemandes établies à Concepcion et, aussi, la ligne directe des vapeurs de la Compagnie Kosmos qui, partant de Hambourg, dessert directement les ports du Chili. Nous, au contraire, sans banques françaises, sans vapeurs français, nous sommes comme isolés au Chili, nous sommes forcément sous la dépendance de nos rivaux. Nous ne représentons plus, aux yeux des Chiliens, qu'une entité peu importante, commercialement parlant ».

EXPORTATION.

Les exportations du Chili, en 1901, se sont élevées à la somme de 171,844,976 piastres, qui offre une plus-value de plus de 4 millions de piastres sur les résultats de l'année antérieure.

Cette somme se décompose ainsi qu'il suit :

	Piastres.	0/0
Produits des mines	158.944.000	92.50
Dépouilles d'animaux.	7.720.000	4.49
Produits végétaux	4.977.666	2.90
Espèces monnayées	203.310	0.11
Ensemble. . .	171.844.976	100.00

On voit la prépondéranee énorme, à l'exportation des produits du sous-sol.

La région agricole du Chili contient pourtant les trois quarts de la population totale de la République. Mais l'agriculture n'y est pas prospère. Beaucoup trop de terres y sont incultes. Le bétail que l'on y élève est loin de suffire à la consommation du pays qui, tous les ans, importe de l'Argentine pour des millions de piastres d'animaux de boucherie. D'autre part, la culture proprement dite a fourni à l'exportation moins de 5 millions de piastres de marchandises, alors que le pays recevait de l'étranger 7,120,000 piastres de blé et 1,450,000 piastres de farine. Il est vrai que le Chili n'a jamais figuré sur le marché international comme un grand exportateur de produits agricoles. Son commerce, sous ce rapport, même dans les années les plus prospères, a toujours été très limité. Sa plus forte exportation de blé, par exemple, celle de l'année 1893, ne dépassait pas 186,000 tonnes; il n'a jamais vendu plus de 6,000 tonnes de farine, plus de 56,000 tonnes d'orge.

Il est à remarquer, toutefois, que si les provinces agricoles du Chili vendent peu à l'étranger, elles approvisionnent entièrement le nord de la République, le pays du nitrate surtout, où la végétation fait complètement défaut. C'est ainsi que les cinq ports à salpêtre, Pisagua, Iquique, Tocopilla, Antofagasta et Taltal, ont reçu par cabotage pour près de 18 millions de piastres de vivres de toute sorte, dont 19 millions de litres de boissons pour une population de 135,000 habitants.

I. — Produits des Mines.

1° **Nitrate de soude.** — L'exportation du nitrate s'est élevée, en 1901, à 118,860,000 piastres, soit 77 0/0 de l'exportation totale des produits du sous-sol.

L'industrie du nitrate a pris un grand développement depuis 1880, la consommation ayant augmenté tous les ans. En 1901, la production a été de 13,258,687 quintaux métriques, soit 28,823,232 quintaux espagnols de 46 kilos (ou 1,217,868,672 kilogrammes). Le nombre des usines était de 66, dont 56 dans la province de Tarapaca, 5 à Tocopilla, 4 à Taltal et 1 à Antofagasta; 19 de ces usines ont chômé. Le nombre des ouvriers a été de 20,264 (14,570 chiliens, 2,680 boliviens, 2,176 péruviens et 883 individus de diverses nationalités).

La généralité des usines qui travaillent aujourd'hui dans la province de Tarapaca ont épuisé déjà la partie riche du minerai appelé « caliche » et aujourd'hui elles exploitent des dépôts dont le titre est inférieur. Il existe encore cependant des gisements riches, mais à quatre ou cinq mètres de profondeur et la couche n'a qu'une épaisseur de trente centimètres. L'extraction est dans ces conditions difficiles ; il faudrait, en tout cas, pour exploiter ces gisements une main-d'œuvre plus abondante

encore, d'autant plus que les ouvriers n'aiment pas travailler à cette profondeur. On constate, du reste, que la moyenne du produit du travail d'un mineur baisse d'année en année.

La demande de nitrate augmentant sans cesse, de nouvelles usines ont été créées en 1901, entre autres celle « d'Aguas Blancas », près d'Antofagasta. Mais la région salitrifère sur laquelle sont établies ces nouvelles usines n'est pas aussi riche que celle de Tarapaca.

Bien que les prix aient augmenté et que, en tant que valeur, l'exportation de 1901 surpasse celle de 1900, la quantité de nitrate exportée a été sensiblement inférieure. Cette diminution est due aux causes suivantes :

1° Une entente s'est faite entre les « salitreros » pour maintenir la production au niveau de la consommation ;

2° Quelques usines n'ont pas produit la quantité de nitrate qui leur avait été assignée à la suite de cette entente ;

3° Une grève des ouvriers des ports de Tarapaca (Iquique, Pisagua, Caleta Buena, etc.), à éclaté en décembre 1901 et de fortes quantités de salpêtre n'ont pu de ce fait être embarquées. La Conférence des producteurs a fixé à 30 millions et demi de quintaux espagnols la production de l'exercice suivant (1er avril 1902 — 31 mars 1903). On a calculé que la consommation avait augmenté, en 1901, de 874,000 quintaux.

La plus grande partie du nitrate de soude est expédiée en Angleterre qui en a, pour ainsi dire, monopolisé la vente. Le continent européen s'approvisionne dans les entrepôts britanniques. Voici, d'après les statistiques de la « Combinacion Salitrera », les principaux pays consommateurs de nitrate de soude :

Allemagne	58.006.000	piastres.	33.76 0/0
Angleterre	38.782.000	—	22.57
France	28.260.000	—	16.45
Belgique	16.972.000	—	9.88
États-Unis	14.637.000	—	8.52
Hollande	8.110.000	—	4.72
Italie	3.589.000	—	2.09
Divers	4.077.000	—	»

Le nitrate est vendu, sur la place de Valparaiso, par les producteurs aux commerçants qui l'achètent en spéculation pour l'exporter pour leur compte ou en exécution d'ordres de leurs commettants d'Europe.

Les producteurs au Chili ne vendent aucun lot livrable en Europe. Quelques compagnies domiciliées à Londres font parfois des opérations de ce genre, mais ce sont des exceptions ; aucun producteur établi au Chili ne voudrait vendre dans ces conditions. Les ventes ne se font pas, d'ailleurs, par petites quantités, mais seulement par chargements complets de 1,500 tonnes, 2,000 tonnes et plus. Le prix se calcule, coût, fret

et assurance, payable au comptant, au Chili, sur l'analyse de la marchandise au port d'embarquement.

Il faudrait donc que les consommateurs français qui voudraient s'approvisionner directement au Chili s'adressassent à un négociant de cette place qui s'occuperait de l'achat, de la réception et de l'expédition pour leur compte et se rembourserait en traites documentaires sur leur banquier à quatre-vingt-dix jours de vue.

Les agriculteurs allemands faisaient leurs achats dans ces conditions. Mais ils se sont décidés dernièrement à acheter des terrains salpêtriers avec des usines de production, afin de les exploiter pour leur compte et obtenir ainsi, au coût de production, le nitrate nécessaire à leurs besoins. Ce système leur procurera généralement un bénéfice comme producteur, calculé sur le prix courant en Europe. Ils auront, de plus, l'avantage de pouvoir établir un prix de revient à peu près fixe pour leur consommation. C'est surtout dans les environs de Taltal et d'Antofagasta que se sont établis les Allemands. On dit que le gouvernement impérial leur a fourni indirectement des capitaux. Il avait envoyé, en tout cas, une mission au Chili composée d'ingénieurs, de chimistes et de négociants, et c'est sur le rapport favorable de cette mission que le syndicat des négociants d'engrais de l'Allemagne, d'accord avec les présidents des associations agricoles allemandes, a commencé à acquérir des terrains à nitrate. Nos syndicats agricoles ne devraient-ils pas suivre l'exemple des syndicats allemands ? La « Société commerciale française au Chili », dont le siège principal est à Paris, 5, rue d'Antin, pourrait donner à nos compatriotes des renseignements précis sur ces affaires qu'elle pratique comme commissionnaire pour les achats de ses clients et comme productrice de nitrate, étant elle-même agent d'une des plus fortes compagnies anglaises de nitrate, la « Lautaro Nitrate Company Limited », de Londres.

2° **Iode.** — Les producteurs d'iode du Chili se sont également syndiqués en vue de limiter le rendement de leurs usines, le maintenir au niveau de la consommation internationale et éviter la baisse des prix. Cependant la concurrence japonaise les a forcés à réduire leur prix de 8 pence à 6 (l'once de 31 grammes), puis à 5 d. 1/2. Ils espéraient que cette dernière cote obligerait les Japonais à entrer dans leur « combinaison ».

La production de 1901 a été de 5,346 quintaux espagnols (de 46 kilog.) fabriqués par 21 usines. L'exportation s'est élevée à 5,848 quintaux.

Le stock général est de 18 à 20,000 quintaux et est entre les mains des consignataires généraux de cette marchandise, la maison Antoine Gibbs et fils, de Londres.

Comme on le voit, la consommation est très réduite et c'est pour cette raison que l'on a tenté de limiter la production annuelle.

3° **Guano**. — Il existerait encore, paraît-il, des gisements assez considérables de guano. Mais le gouvernement Chilien n'a fait qu'une seule concession. La Compagnie concessionnaire a vendu, en 1901, 3,929 tonnes de guano qui contenait de 1,10 à 3,58 0/0 d'azote et de 12,63 à 24,42 0/0 d'acide phosphorique. Le tout avait été extrait d'un unique dépôt, celui de « Punta Pichala », situé à peu de distance du port de Pisagua et a été expédié au sud, dans la région agricole de la République.

On a recommandé au gouvernement Chilien de vendre les gisements qui n'ont pas été concédés. S'il prend cette mesure les capitalistes français ne devraient pas se désintéresser de l'affaire. Ce serait une occasion de prendre place, dans la province de Tarapaca, à côté des anglais et des allemands.

4° **Sel Gemme**. — On exploite depuis 1895 un grand gisement de sel, situé au sud d'Iquique dans l'intérieur de la « caleta » de Huanillos. Ce sel presque pur est très blanc et en beaux cristaux. Jusqu'à présent, il n'a pas été exporté, mais tend à remplacer partout sur le marché intérieur le sel de Liverpool. L'exploitation de ce riche gisement est peu étendue. Le transport du sel, de la mine à la côte, se fait encore par charrette, mais on construit, en ce moment, sur ce parcours, un chemin de fer Decauville. Quoi qu'il en soit, les capitaux manquent pour donner à cette entreprise l'ampleur qu'elle comporte. Malgré les difficultés actuelles de transport, on a pu embarquer, en 1901, 100,994 quintaux métriques de sel.

D'autre part, à Antofogasta, une usine à nitrate sépare le sel du salpêtre et en a également écoulé, en 1901, sur le marché chilien, 22,612 quintaux métriques. Les usines situées dans l'intérieur des terres ne peuvent concurrencer celle d'Antofagasta en raison du prix trop élevé des moyens de transport.

5° **Cuivre**, — L'exportation du cuivre a été la suivante :

Cuivre en barres, 24,480 tonnes ; 19,627,114 piastres.
Minerais, 18,833 tonnes ; 2,699,000 piastres.

L'exportation du cuivre en barres a été, en 1901, de 4,000 tonnes plus forte qu'en 1900. Mais les chiffres actuels sont encore bien inférieurs à ceux d'il y a vingt ans, car le Chili exportait alors près de 40,000 tonnes de cuivre.

L'industrie minière proprement dite est ici en décadence depuis la guerre du Pacifique. Le nitrate a détourné à son profit les capitaux et les bras. Les gisements de nitrate sont, en effet, d'une exploitation plus facile, plus rémunératrice, moins aléatoire, vu l'augmentation constante de la consommation. Le mineur chilien d'autrefois, remarquable par sa qualité d'endurance, de force et de sobriété a, pour ainsi dire, disparu.

La majeure partie du cuivre en barres provient des deux grandes fonderies de Guayacan et de Lota et est embarqué à Coquimbo et à Coronal sur les vapeurs de la Compagnie anglaise du Pacifique. C'est en Angleterre que ce cuivre est le plus sou-

vent expédié. La France pourtant en a reçu en 1901, pour 2,729,000 piastres.

6° **Argent**. — Les mines d'argent sont encore nombreuses au Chili mais on les travaille peu faute de capitaux. En 1901 il a été exporté 46 tonnes 164 kilog. d'argent et 6,166 tonnes de minerais, valeur totale : 8,742,000 piastres. Mais presque tout le minerai et 720 kilog. de métal avaient été embarqués à Antofagasta et provenaient des mines de Huanchaca (Bolivie). D'autre part, presque toute l'exportation est dirigée sur les Etats-Unis.

Le Chili exporte encore d'autres métaux (or, manganèse, borax, cobalt, antimoine, plomb, étain, etc.), mais le tout en très petites quantités. Nous ne les citons que pour mémoire.

II. — Animaux et dépouilles d'animaux.

Nous relevons dans les statistiques les chiffres suivants :

Laines (exportation totale) ; 1,298,941 piastres.

Angleterre	513.000 piastres.
Etats-Unis	404.000 —
France	247.009 —
Allemagne	143.000 —

Peaux de bœuf : 687,000 piastres.

France	524.000 piastres.
Allemagne	151.500 —

Peaux de chinchilla : 805,400 piastres.

Etats-Unis	346.000 piastres.
Angleterre	300.000 —
France	114.000 —
Allemagne	46.000 —

Semelles de cuir : 2,169,800 piastres.

Le tout est exporté en Allemagne.

Cire : 582,000 piastres.

Allemagne	415.000 piastres.
Angleterre	149.000 —
France	18.000 —

Miel : 1,034,000 piastres.

Allemagne	723.000 piastres.
Angleterre	273.000 —
France	37.000 —

Le beurre (85,500 piastres) et les fromages (101,200) sont exportés au Pérou, en Equateur, en Colombie.

III. — Produits végétaux.

De même que dans le chapitre précédent, nous trouvons ici des chiffres très réduits. Le Chili exporte une grande variété de produits agricoles, mais la valeur totale ne s'en élève pas à 5 millions de piastres.

Voici quelles ont été les principales exportations en 1901 :

Orge	1.178.000	piastres.
Blé.	156.000	—
Farine	53.000	—
Son.	206.000	—
Haricots	367.000	—
Lentilles	166.000	—
Pommes de terre	72.000	—
Noix	546.000	—
Foin	261.000	—
Caroube	153.000	—
Ecorces de quillaï	204.000	—

La plupart de ces denrées sont vendues aux autres pays sud-américains, l'Uruguay notamment, le Pérou, l'Equateur, la Colombie, etc. L'orge pourtant ainsi que le foin sont expédiés en grande partie en Angleterre ; les caroubes et les écorces de quillaï, en Europe et aux Etats-Unis.

La France importe peu de produits agricoles chiliens. Les achats consistent surtout en caroubes, lentilles, écorce de quillaï ; mais la valeur en est insignifiante. Le Chili n'a pas, à part le nitrate et le cuivre, de produit d'exportation de premier ordre. C'est un fait qui préoccupe beaucoup les hommes d'Etat de ce pays. Aussi est-il question, depuis quelque temps déjà, de développer le commerce d'exportation des vins. Le sol chilien se prête admirablement à la culture de la vigne et ses abondantes récoltes suffisent, depuis des années, à la consommation intérieure. Il y a même surproduction et, partant, crise commerciale et agricole. Les viticulteurs chiliens trouveront-ils facilement à l'étranger les débouchés qui leur font actuellement défaut? Il est permis d'en douter. Les seuls pays qui, pour le moment, achètent leurs vins sont des marchés pauvres, la Bolivie, l'Equateur, le Pérou, la Colombie. L'Argentine même et les autres pays du Sud-Amérique n'en reçoivent que très peu.

Le rêve des Chiliens serait de placer leurs vins en Europe et aux Etats-Unis. Mais malgré la prime à l'exportation de 0 p. 25 par litre que leur accorde leur gouvernement, ils n'ont pas encore réussi à établir dans ce sens un sérieux commencement de courant commercial. On a tenté récemment de fonder à Santiago et à Valparaiso une société anonyme en vue de l'ouverture aux vins chiliens du marché de Londres, mais l'affaire n'a pas eu de suite. A mon avis, les vins chiliens de qualité ordinaire sont encore trop inférieurs aux vins européens de même sorte pour concurrencer ceux-ci en Europe et aux Etats-Unis. Il est vrai que leur fabrication pourrait être améliorée.

Comme cette question intéresse tout particulièrement le commerce français, je crois devoir donner ici en détail la statistique des exportations de vins du Chili en 1901 :

Vins blancs en caisses de 12 bouteilles :

Argentine	40 caisses
Equateur	16 —
Angleterre	11 —
Uruguay	6 —
France	5 —
Costa-Rica	4 —
Allemagne	2 —

(Valeur 8 p. 40).

Vins blancs en fûts :

Bolivie	12.750 litres
Equateur	8.427 —
Colombie	980 —
Pérou	525 —
Nicaragua	330 —
Allemagne	180 —

(Valeur 11,595 piastres).

Vins rouges en caisses :

Bolivie	1.021 caisses
Argentine	417 —
Équateur	165 —
Pérou	123 —
Brésil	89 —
Allemagne	67 —
Angleterre	47 —
Costa-Rica	46 —
Colombie	40 —
Divers	65 —

(Valeur 16,640 piastres).

Vins rouges en fûts :

Bolivie	69.603 litres.
Équateur	20.043 —
Pérou	19.090 —
Argentine	17.737 —
Nicaragua	5.300 —
Allemagne	2.393 —
Brésil	1.200 —
Colombie	2.000 —
Uruguay	1.100 —
États-Unis	1.020 —
Angleterre	120 —

(Valeur : 39,269 piastres).

Parmi les autres boissons, la bière seule s'exporte en quantité notable. On a enregistré, en 1901, l'expédition de 17,000 caisses, presque toutes à destination de la Bolivie.

Les exportations du Chili se sont réparties de la façon suivante, entre les divers pays destinataires :

	Piastres.	
Angleterre	116.294.500	67.70 0/0
Allemagne	26.553.500	15.45 —
États-Unis	14.637.500	8.50 —
France	11.109.000	6.46 —
Pérou	821.000	0.48 —
Uruguay	600.000	0.35 —
Équateur	406.000	0.23 —
Bolivie	386.000	0.22 —
Italie	331.000	0.20 —
Argentine	223.000	0.13 —
Colombie	171.000	0.10 —
Brésil	157.000	0.09 —
Divers	155.000	0.09 —
	171.844.976	100 0/0

NAVIGATION.

Les statistiques officielles ne donnent que les chiffres suivants sur le mouvement des ports du Chili en 1901 :

Entrées	8.043 navires.	11.179.060 tonnes.
Sorties	8.062 —	11.173.980 —
Ensemble	16.105 navires.	22.350.040 tonnes.

La navigation française, comme dans les années précédentes, a été peu considérable. Les côtes du Chili n'ont été fréquentées que par nos voiliers (Bordes et Cie, Société des longs courriers, etc., etc.), qui ont porté du charbon d'Australie ou d'Angleterre et ont chargé du nitrate à destination des ports anglais.

Le port de Valparaiso n'a été visité que par huit voiliers français, dont deux ont fait une relâche forcée.

Principales maisons de commerce françaises établies dans la circonscription consulaire de Valparaiso (1).

I. — VALPARAISO.

Société commerciale française au Chili, siège social à Paris, 5, rue d'Antin (opérations de banque, commission, etc.).

(1) Indications données sans aucune responsabilité.

Guérin frères, succursales à Santiago et à Concepcion. Maison d'achat à Paris, 23, rue des Petits-Hôtels. (Maison de gros. Marchandises générales).
Jouve et Gorlier, succursales à Santiago et Concepcion. Maison à Paris, 62, rue d'Hauteville. (Maison de gros, marchandises générales).
Pra et Cie, maison mère à Santiago. (Grands magasins de nouveautés.)
Simon et Cie, maison principale à Santiago. Paris, 15, rue Fontaine-au-Roi. (Nouveautés, confections.)
Chopis et Cie, maison mère à Santiago. (Confections et articles pour hommes, librairie.)
Vve Muzard, maison principale à Santiago. (Meubles, tissus d'ameublement, objets d'art.)
Gontaut et Cie, meubles.
A. Hozven, meubles.
Ernest Fontaine, agent du Bureau Veritas et représentant des assureurs maritimes de Paris, commission.
Saint-Macary, cuirs.
Eycaguere et Duhalde, cuirs.
Fagalde frères, cuirs.
Limozin et Cie, fer, quincaillerie, armes.
Esnest Desmartis, vins, eaux-de-vie, liqueurs.
Paul Desmartis, —
Maupas et Broquaire, liqueurs.
Béduneau, modes, chapellerie.
Mme Pouget Vilches, corsets.
Capdevielle sœurs, modes.
Mme Malaret, modes.
Mme Littré, robes.
Mme Lalanne, articles de literie.
Cécéreu, chaussures.
Esholtz, —
Gauché, —
Bauville, chapellerie.

II. — CONCEPCION.

Guérin frères.
Jouve et Gorlier.
Louis Mauger, articles de Paris, nouveautés.
Haran frères, —
Jean Poney, —
Eug. Goyeneche et Cie, quincaillerie, épicerie.
Paul Giraud, chapelier.
Mme Boyer, modes, confections.
Mme Sérieux, —

III. — TALCAHUANO.

Paul Merlet, vins, peintures pour navires.
Eug. Goyeneche et Cie, fournitures pour la marine,
Jules Faglade et Cie, —

IV. — LOTA.

Duhart frères, épicerie, quincaillerie, tissus. Succursales à Coronel, Lebu, Aranco, Canete, Carahue, Nueva Imperial, etc.

V. — COQUIMBO.

Virgilio et Baron, marchandises générales.
Palasié et Lesté, —
Salacie Catex et Cie, —

VI. — PUNTA ARENAS.

Braun et Blanchard, marchandises générales.
V. Mack et fils, —
Pourget et Lemaître, —

VII. — VALDIVIA.

Camino, Lacoste et Cie, marchandises générales.

VIII. — LA UNION.

Etcheverry et Aguerre, succursales à Rio-Bueno et Trumag.
Larre et Haran.

IX. — OSORNO.

Jean-Baptiste Etcheverry, succursales à Puerto-Montt et Octay.

X. — RIO-BUENO.

Castorene et Larre.

DEJEAN DE LA BATIE,
Consul de France.

OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 17 SEPTEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 260

TURQUIE D'ASIE

Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902.

VENTE AU NUMÉRO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e)

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
243.	—	**Angleterre** : Commerce et navigation du port de Swansea en 1902	» 20
244.	—	**Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901 . . .	» 20
245.	—	**Possessions des Etats-Unis d'Amérique** : (Iles Philippines) : Situation des Iles Philippines à la fin de l'année 1902	» 20
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du Grand-Duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation	» 10
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902	» 20
248.	—	**Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901)	» 50
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France	» 30
250.	—	**Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902	» 10
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — Maisons de commerce européennes en Perse. — Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse ; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation	» 20
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901	» 30

TURQUIE D'ASIE

ILE DE RHODES

Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902.

Rhodes... Comme les années précédentes, nous avons ·prouvé quelque difficulté à recueillir les éléments de notre ·apport commercial annuel. La douane locale refusant toute nformation, nous avons dû prendre chez les divers négociants le la place des renseignements que nous nous sommes efforcé le contrôler de notre mieux. Il se peut que certains de nos :hiffres ne soient pas rigoureusement exacts, mais les diffé- ences en plus ou en moins se feront à peine sentir sur le total énéral.

D'après ces chiffres, on constate une amélioration assez sen- ible dans les transactions commerciales du port de Rhodes. es opérations générales s'étaient élevées, en 1901, à 9,521,000 ·ancs. Elles sont, pour l'année qui nous occupe, de 11,867,680 ·ancs, d'où une augmentation de 2,346,680 fr., ce qui est très atisfaisant. Il ne faudrait pas en conclure, cependant, que le ort de Rhodes soit susceptible de prendre de l'importance. Son hiffre d'affaires restera plus ou moins stationnaire, car la navi- ation n'y trouve aucune facilité pour les opérations. Le port ui n'a que dix pieds d'eau et qui est, de plus, exposé aux vents u Sud, n'est accessible qu'aux petits vapeurs de trois à quatre ents tonnes. La rade où ancrent les grands navires n'est pas ire et, en hiver, beaucoup de bâtiments passent en vue de le sans pouvoir communiquer. Le gouvernement ottoman ·ait bien eu l'idée de faire draguer l'ancien port de guerre des ievaliers et d'en protéger l'entrée par un brise-lames de ois cents mètres ; mais les dépenses, estimées à 450,000 fr., ırurent trop considérables vu le peu d'importance de la place Rhodes et le peu de ressources de l'île. Le projet fut donc andonné.

Outre les difficultés de la navigation, les commerçants se ıignent également de l'exiguité des bâtiments de la douane. s magasins souvent pleins et souvent les marchandises doi- ıt être, faute de place, empilées à la merci des intempéries r les quelques mètres de quai où on les débarque. Il en résulte nombreuses avaries qui découragent le commerce et qui

sont la cause de la mauvaise réputation dont jouit la place de Rhodes, surtout auprès des compagnies d'assurance.

Les principaux articles du marché sont le sucre, le riz, le café, la quincaillerie, les confections, le fer, les alcools, etc. Tous ces articles provenaient autrefois presque exclusivement de la France. Il y a bien des années maintenant que les produits étrangers ont supplanté les nôtres. C'était d'ailleurs inévitable car si nous nous en tenons à une sage routine, nos concurrents font preuve d'activité en abaissant leurs prix et en envoyant partout des voyageurs et des échantillons. Depuis trois ans et demi que nous occupons le poste de Rhodes, nous n'y avons vu qu'un seul voyageur français et, encore, représentait-il une maison s'occupant d'un article de peu d'utilité.

De plus nos vapeurs ne paraissent ici qu'une fois par mois et comme les communications avec Trieste sont beaucoup plus fréquentes, la place de Rhodes se fournit surtout en Autriche. Il n'y a pas ainsi de risques de transbordement et puis le fret est moins élevé. Malgré cela les produits français sont toujours les plus estimés et il est fâcheux que jusqu'à présent le service des paquebots de la Compagnie des Messageries Maritimes n'ait pas été doublé ! Ceux de la ligne mixte de Syrie passent quelques encablures de Rhodes et une escale de quelques heures dans notre port ne modifierait pas beaucoup leur itinéraire actuel. Je suis persuadé qu'avec des communications régulières nous verrions venir à nous beaucoup de commandes qu'on ne nous passe pas à cause des retards qu'elles mettent à être livrées.

Dans l'état actuel des choses, nous ne saurions trop recommander aux négociants qui sont en rapports d'affaires avec Rhodes de s'inquiéter des départs des paquebots directs qui ont lieu de Marseille tous les vingt-huit jours et de n'expédier que par ces paquebots. Autrement et comme nous l'avons malheureusement si souvent constaté, les colis n'arrivent à destination qu'après plusieurs transbordements qui leur sont très préjudiciables. Ces avaries qu'il serait si aisé d'éviter découragent l'acheteur et le forcent d'interrompre des relations qu'il serait autrement très désireux de continuer.

Mais, nous ne saurions trop le répéter, la place de Rhodes n'est pas assez visitée par nos voyageurs. Pourtant notre langue et nos idées y sont depuis quelques années très répandues grâce à nos écoles. Notre colonie est la plus importante, nous avons ici un bureau des postes françaises, ce qui est une grande facilité pour les petits payements. Pour certains articles comme les peaux et cuirs, le ciment, la droguerie, les papiers à cigarettes et autres, la verrerie, les pointes de Paris, plomb de chasse et en lame, les tuiles, la morue, les nouveautés les montres, les armes, les bicyclettes, etc, la clientèle serait heureuse de venir à nous, mais, il faut faire quelque effort pour l'attirer.

Voyons maintenant le commerce d'importation. Il arrive pour 902, en y en ajoutant le transit qui est de 3,990,150 fr. à un otal de 9,031,630 fr., soit une augmentation de 1,713,630 fr. sur 901.

L'année dernière, nous n'avions pu arriver à séparer le tran-it dans nos tableaux de l'importation. Cette année, grâce aux enseignements plus précis que nous avons obtenus, nous don-nerons non seulement un aperçu spécial du transit, mais ncore nous séparerons par pays les articles importés.

Prenons d'abord la France. Voici la liste de son importation. Les quantités sont en quintaux et les valeurs en francs :

France.

Amidon	30 quintaux.	960 francs.
Café	500 —	34.000 —
Ciment	1.500 —	8.000 —
Cuirs	60 —	20.000 —
Droguerie	5 —	3.000 —
Morue	130 —	7.000 —
Peaux	150 —	23.000 —
Soufre	300 —	4.800 —
Tuiles	3.500 —	9.000 —
Divers	300 —	45.000 —
	6.475 quintaux.	154.760 francs.

Allemagne.

Acier	18 quintaux,	1.100 francs.
Amidon	100 —	3.000 —
Ferronnerie	190 —	13.500 —
Fer-blanc	120 —	1.600 —
Indigo	5 —	4.500 —
Manufactures	150 —	70.000 —
Pointes de Paris	250 —	7.500 —
Produits chimiques	15 —	10.000 —
Quincaillerie	1.000 —	275.000 —
Divers	600 —	90.000 —
	2.448 quintaux.	476.200 francs.

Angleterre.

Fer-blanc	80 quintaux.	2.400 francs.
Harengs	300 —	15.000 —
Huile de lin	250 —	20.000 —
Morue	200 —	12.000 —
Manufactures	300 —	150.000 —
Zinc	30 —	3.200 —
	1.160 quintaux.	202.600 francs.

Autriche.

Alcool	2.500	quintaux.	75.000	francs.
Allumettes	180	—	14.000	—
Acier	10	—	600	—
Amidon	80	—	2.500	—
Amadou	10	—	550	—
Bois	600	—	8.000	—
Bière	600	—	22.500	—
Bois de campèche	50	—	1.300	—
Chocolat	6	—	2.000	—
Cotonnades	40	—	8.000	—
Cordages	150	—	12.000	—
Comestibles	10	—	1.800	—
Cadres en bois	30	—	2.700	—
Carton	200	—	5.000	—
Cirage	15	—	900	—
Coton filé	25	—	6.350	—
Droguerie	15	—	6.000	—
Encre	15	—	1.000	—
Encens	10	—	1.500	—
Etain	20	—	7.000	—
Eaux minérales	20	—	520	—
Fil à coudre	5	—	2.000	—
Ferronnerie	60	—	5.000	—
Clous de girofle	6	—	1.200	—
Horlogerie	6	—	6.000	—
Lainages	2	—	1.000	—
Meubles	40	—	8.500	—
Manufactures	60	—	35.000	—
Métaux	20	—	3.500	—
Poivre	75	—	11.000	—
Porcelaine	25	—	2.000	—
Pointes de Paris	350	—	9.400	—
Papier	400	—	15.000	—
Quincaillerie	160	—	55.000	—
Quassia	25	—	1.500	—
Riz	480	—	14.500	—
Sucre	17.800	—	471.000	—
Verrerie	500	—	8.000	—
Veilleuses	10	—	1.500	—
Divers	500	—	65.000	—
	25.110	quintaux.	895.320	francs.

Belgique.

Amidon	40 quintaux.	1.250 francs.
Chocolat	3 —	950 —
Cordages	150 —	1.200 —
Fer	1.000 —	32.000 —
Peaux	200 —	30.000 —
Verrerie	400 —	9.000 —
Verres à vitre	200 —	4.000 —
Divers	1.000 —	20.000 —
	2.093 quintaux.	98.400 francs.

Brésil.

Café	2.500 quintaux.	162.000 francs.

Bulgarie.

Farine	90 quintaux.	2.200 francs.
Fromage	120 —	15.000 —
Légumes secs	350 —	7.200 —
Manufactures	30 —	6.000 —
Peaux	8 —	1.000 —
Divers	125 —	12.000 —
	723 quintaux.	43.400 francs.

Chypre.

Vins	250 quintaux.	12.000 francs.
Divers	400 —	8.500 —
	650 quintaux.	20.500 francs.

Égypte.

Arachides	1.500 quintaux.	60.000 francs.
Nattes	500 —	2.000 —
Poisson salé	150 —	15.000 —
Riz	4.000 —	100.000 —
	5.700 quintaux.	177.000 francs.

Grèce.

Cognac	10 quintaux.	1.500 francs.
Comestibles	20 —	2.700 —
Manufactures	40 —	7.500 —
	70 quintaux.	11.700 francs.

Indes anglaises.

Peaux	150 quintaux.	20.000 francs.
Sacs	1.750 —	135.000 —
	1.900 quintaux.	155.000 francs.

Italie.

Allumettes	180 quintaux.	11.200 francs.
Coton filé	55 —	18.600 —
Cordages	150 —	10.000 —
Cuirs	50 —	13.000 —
Grenaille de plomb	250 —	15.000 —
Indigo	3 —	3.500 —
Manufactures	50 —	9.000 —
Sardines salées	200 —	15.000 —
	983 quintaux.	95.300 francs

Russie.

Caviar rouge	150 quintaux.	14.000 francs.
Farine	1.000 —	25.000 —
Divers	50 —	1.300 —
	1.200 quintaux.	40.300 francs.

Turquie.

Amidon	65 quintaux.	2.600 francs.
Beurre	260 —	54.000 —
Bois	3.000 —	95.000 —
Bétail	3.500 —	410.000 —
Coton	182 —	17.000 —
Coton filé	300 —	88.000 —
Céréales	2.200 —	39.000 —
Cuirs	120 —	30.000 —
Droguerie	40 —	14.500 —
Ferronnerie	200 —	14.000 —
Fromage	60 —	8.600 —
Farine	19.860 —	397.000 —
Fruits frais	100 —	3.500 —
Fruits secs	50 —	3.500 —
Légumes secs	700 —	17.500 —
Manufactures	800 —	452.000 —
Papier	150 —	7.500 —
Peaux	150 —	22.000 —

Poisson salé	400	quintaux	38.000	francs.
Pétrole	3.200	—	50.000	—
Poivre	30	—	4.500	—
Quincaillerie	750	—	270.000	—
Riz	520	—	17.000	—
Savon	360	—	24.500	—
Tabac	300	—	205.000	—
Tumbaki	30	—	13.800	—
Verrerie	1.200	—	28.500	—
Verres à vitre	100	—	2.000	—
Divers	1.500	—	18.000	—
	42.127	quintaux.	2.509.000	francs.

L'importation ainsi répartie et séparée du transit nous a paru présenter plus d'intérêt. Le seul inconvénient de ces tableaux est que nous ne pouvons comparer leurs chiffres à ceux de notre précédent rapport. Cette comparaison ne pourra se faire qu'entre les totaux.

Voyons maintenant la récapitulation de l'importation :

France	6.475	quintaux.	154.760	francs.
Autriche	25.110	—	895.320	—
Angleterre	1.160	—	202.600	—
Allemagne	2.448	—	476.200	—
Belgique	2.093	—	98.400	—
Brésil	2.500	—	162.000	—
Bulgarie	723	—	43.400	—
Chypre	650	—	20.500	—
Égypte	5.700	—	177.000	—
Grèce	70	—	11.700	—
Italie	983	—	95.300	—
Indes	1.900	—	155.000	—
Russie	1.200	—	40.300	—
Turquie	42.127	—	2.509.000	—
Totaux	93.094	quintaux.	5.041.480	francs.

Nous dirons maintenant quelques mots des articles les plus importants.

Alcool. — L'importation de l'alcool est en baisse de 38,500 hectolitres sur 1901. Ce produit, qui se vend en moyenne 50 fr. l'hectolitre, est fourni par la Russie et l'Autriche. C'est naturellement l'alcool de betterave avec lequel on prépare ici une imitation de cognac qui, pendant quelque temps, a remplacé l'eau-de-vie grecque écartée du marché par des droits prohibitifs à la suite de la guerre entre la Grèce et la Turquie. Dès la signature du traité conclu entre les deux pays, le soi-disant cognac grec est revenu en grande quantité. Il en existe encore un certain stock, ce qui explique pourquoi les négociants ont réduit leurs commandes d'alcool.

Allumettes. — Elles viennent exclusivement d'Autriche et

d'Italie. Malgré leur bonne apparence, elles sont de qualité très inférieure. Les allumettes multicolores enfermées dans de petites boîtes imitant une malle de voyage, sont les plus en faveur.

Bière. — On trouve, à l'entrée, 22,500 fr. de bière, toute en bouteille et de provenance autrichienne. Peut-être, en faisant au début quelques sacrifices, pourrait-on introduire à Rhodes une de nos marques; notre bière était d'ailleurs estimée ici il y a quelques années, et nous ne voyons pas pourquoi, maintenant que le français est très répandu, une marque française ne retrouverait pas la faveur du public.

Café. — Cet article provient du Brésil. Il passait autrefois par nos entrepôts de Marseille, mais, il y a plusieurs années que les négociants trouvent un réel bénéfice à le commander directement dans le pays de provenance. Cependant, il souffre des transbordements successifs par lesquels il passe. Il s'en suit de nombreuses avaries qui contribuent à donner une mauvaise réputation au port de Rhodes.

Cuirs et peaux. — Nos cuirs tannés et veaux cirés sont estimés et reconnus supérieurs aux cuirs étrangers qui sont pourtant préférés à cause de leur bon marché, et sur lesquels on ne craint pas d'imiter nos marques de fabrique.

On tanne aussi des peaux à Rhodes. C'est même avec la cordonnerie une des principales industries de l'île. Mais l'outillage des tanneries est trop rudimentaire et les peaux qu'on y prépare n'ont pas l'apprêt de celles d'Europe. Elles sont cependant estimées dans la région.

Farines. — Les farines ont un peu diminué à l'importation, dont la valeur est de 586,000 fr., contre 624,000 hectolitres en 1901. Il est vrai que celle de l'année dernière était tout à fait exceptionnelle. Il y a quelques années, Rhodes se fournissait surtout à Marseille. Notre farine ne paraît plus sur le marché qui s'approvisionne à Salonique, à Smyrne, à Metelin, à Adalia et même à Odessa.

D'ailleurs toutes les farines vendues à Rhodes sont de qualité inférieure. Les habitants se contentent d'un pain noir mal cuit. La classe aisée seule mange depuis trois ans à peine un pain presque blanc mais encore très ordinaire. Je maintiens ce que je disais dans mon dernier rapport qu'un boulanger pâtissier sans prétention et sachant son métier serait susceptible de se créer ici une bonne position.

Manufactures et quincaillerie. — Ces articles représentent la plus grosse valeur d'importation. Par les premiers, il faut entendre surtout les tissus de coton, calicots, madapolams, indiennes, mousselines, cretonnes, toiles, draps, mouchoirs, etc. à l'exception des lainages. Presque tous ces tissus de même que les confections viennent d'Autriche, mais l'Allemagne commence à leur faire une grande concurrence. Les cotonnades sont fournies par l'Angleterre ainsi que les lainages. Mais on commence à voir paraître sur le marché des tissus et des soie-

ries à Beyrouth, Smyrne et Constantinople qui par leur qualité, leur prix et leur dessin obtiennent la faveur de l'acheteur.

L'habillement européen s'introduit de jour en jour davantage dans les îles où dans quelques années on trouvera dans les costumes bien peu de couleur locale.

Morue. — La morue française commence à reparaître sur le marché. Elle est appréciée pour sa belle qualité. Nous espérons que dans un an ou deux elle aura détrôné la morue anglaise, généralement moins grasse et que les petits épiciers essayent de vendre comme française tant notre morue a du renom sur la place. Il y a deux ans, Rhodes n'en recevait pas un kilog. L'année dernière il en est arrivé 130 quintaux et les négociants prennent dès à présent leurs mesures pour la livraison de la saison prochaine qui sera importante.

Harengs. — Les harengs consommés à Rhodes sont tous de provenance anglaise. La qualité en est inférieure et il nous semble que nos harengs auraient ici un débouché. Nous donnerons les renseignements nécessaires aux négociants intéressés.

Sucres. — Cet article qui fournit un des plus gros chiffres de l'importation est exclusivement de provenance autrichienne.

En 1901, ce chiffre était de 600,000 fr. transit compris, cette année, il est de 859,000 fr., soit une augmentation de 259,000 fr. L'importation est donc redevenue à peu près normale. Comme nous le verrons plus loin au tableau du transit, 14,000 quintaux d'une valeur de 381,000 fr. ont été réexportés de Rhodes qui est de plus en plus l'entrepôt de la côte voisine d'Anatolie.

En ce qui concerne les autres articles, ils ont si peu d'importance que nous ne croyons pas devoir les passer en revue d'autant plus que notre commerce n'y est pas intéressé.

Notons cependant que nous avons toujours le monopole des huiles et du ciment et qu'on s'adresse surtout en France pour quelques produits malheureusement secondaires comme la droguerie, les eaux minérales, etc.

EXPORTATION.

Nous donnerons maintenant des tableaux de l'exportation par pays.

France.

Cocons	18	quintaux	16.000	francs
Cire jaune	45	—	14.000	—
Huile d'olive	150	—	10.500	—
Huile de Styrax	200	—	23.000	—
Peaux	30	—	5.000	—
	443	—	68.500	—

Autriche.

Boyaux salés	40	quintaux.	5.700 francs
Comestiles	10	—	1.400 —
Figues sèches	6.000	—	725.000 —
Peaux fourrées	2	—	3.000 —
Huile de Styrax	500	—	5.800 —
Oignons	400	—	1.800 —
Peaux	100	—	18.000 —
Ferrailles	10	—	5.000 —
Divers	100	—	12.000 —
	7.162	—	229.900 —

Bulgarie.

Cuirs	16	quintaux.	4.000 francs
Caroubes	300	—	3.000 —
Figues sèches	370	—	5.900 —
Tourteaux de Styrax	20	—	250 —
Sésame	350	—	14.700 —
Divers	30	—	4.500 —
	1.086	—	32.350 —

Chypre.

Cuirs	95	quintaux.	24.000 francs
Conserves de tomates	100	—	3.000 —
Huile d'olive	100	—	29.000 —
Pâtes alimentaires	320	—	2.000 —
Divers	50	—	15.000 —
	665	—	73.500 —

Egypte.

Ecorce de pin	200	quintaux.	2.500 francs
Eponges	25	—	30.000 —
Figues sèches	100	—	2.000 —
Fruits frais	3.000	—	58.000 —
Huile d'olive	50	—	3.700 —
Miel	50	—	2.600 —
Oignons	7.500	—	35.000 —
Tourteaux de Styrax	200	—	2.000 —
Sumac	200	—	1.700 —
Sésame	1.000	—	43.000 —
Spiritueux	300	—	21.000 —
Vins	400	—	9.500 —
Vallonnée	250	—	4.000 —
Divers	250	—	36.000 —
	13.525	—	251.000 —

Allemagne.

ire vierge	60	quintaux.	19.000	francs.
uile de Styrax	200	—	23.000	—
ésame	100	—	4.200	—
	360	—	46.200	—

Grèce.

ire jaune	70	quintaux.	22.000	francs.
corce de pin	300	—	4.400	—
rignons d'olive	6.000	—	13.200	—
	6.370	—	39.600	—

Indes.

uile de Styrax	400	quintaux.	46.000	francs.
ourteaux de Styrax	600	—	6.000	—
	1.000	—	52.000	—

Italie.

aroubes	500	quintaux.	3.000	francs.
uile de Styrax	5	—	600	—
	505	—	3.600	—

Russie.

ire jaune	52	quintaux	17.000	francs.
aroubes	100	—	1.000	—
uile de Styrax	1.500	—	64.000	—
ésame	20	—	2.300	—
	1.672	—	84.300	—

Turquie.

cier	24	quintaux.	1.600	francs
llumettes	140	—	11.000	—
mandes	200	—	7.000	—
ière	200	—	12.200	—
afé	2.400	—	183.000	—
uirs	145	—	37.000	—
ordages	17	—	1.900	—
omestibles	125	—	12.000	—
ment	500	—	3.000	—
ire jaune	150	—	50.000	—

Caviar rouge	25	quintaux.	3.800	francs.
Coton filé	280	—	84.000	—
Droguerie	20	—	8.000	—
Eponges	10	—	13.000	—
Farine	9.000	—	189.000	—
Figues sèches	1.800	—	29.500	—
Fruits frais	7.000	—	100.000	—
Grenaille	120	—	9.000	—
Légumes secs	500	—	12.500	—
Légumes frais	18.000	—	120.000	—
Miel	700	—	27.000	—
Manufactures	900	—	500.000	—
Oignons	1.500	—	11.000	—
Peaux	70	—	12.000	—
Pommes de terre	500	—	4.500	—
Poisson salé	80	—	8.000	—
Poivre	60	—	9.000	—
Pétrole	400	—	8.000	—
Quincaillerie	1.300	—	260.000	—
Tourteaux de Styrax	300	—	3.500	—
Riz	1.000	—	28.000	—
Sauce tomate	200	—	6.500	—
Pointes de Paris	200	—	5.900	—
Papier	140	—	4.000	—
Spiritueux	1.800	—	160.000	—
Sésame	10.000	—	420.000	—
Savon	550	—	36.500	—
Sacs vides	1.400	—	98.000	—
Tabac en feuilles	5	—	700	—
Sucre	14.000	—	381.000	—
Verrerie	600	—	13.000	—
Zinc	6	—	600	—
Vallonées	700	—	13.000	—
Cocons	25	—	22.500	—
Divers	1.000	—	190.000	—
	78.092	quintaux.	3.109.200	francs.

En récapitulant nous trouvons :

Pour la France	443	quintaux.	68.500	francs.
— Allemagne	360	—	46.200	—
— Autriche	7.162	—	229.900	—
— Bulgarie	1.086	—	32.350	—
— Chypre	665	—	73.500	—
— Egypte	13.525	—	251.000	—
— Grèce	6.370	—	39.600	—
— Indes	1.000	—	52.000	—
— Italie	505	—	3.600	—
— Russie	1.672	—	84.300	—
— Turquie	78.092	—	3.109.200	—
	110.880	quintaux.	3.990.150	francs.

Nous parlerons comme pour l'importation des articles les plus importants.

Cocons. — En 1902, il y eut une récolte de 13,500 kilog. de cocons frais et une exportation de 4,500 kilog. de cocons secs dont la France prit un tiers et Beyrouth le reste.

L'importation de la graine de vers à soie peut-être évaluée à 1,300 boîtes dont 500 furent perdues par suite d'une éclosion prématurée.

L'once de graines de 25 grammes a donné 17 kilog. de cocons frais en prenant pour base les 13,500 kilog. des 800 boîtes qui réussirent.

Cependant nous pensons que le nombre de boîtes a été supérieur à 800, chiffre que nous avons obtenu des éleveurs, car le rendement d'une once ne donne en moyenne que 10 kilog. Nous croyons donc cette moyenne exacte, car la saison qui a été pluvieuse a occasionné beaucoup de flacherie à la montée des vers à l'époque de la bruyère. L'élevage des vers à soie n'est pas destinée à prendre à Rhodes beaucoup d'extension à cause de la pénurie des feuilles de muriers. Cependant les Frères des Écoles Chrétiennes viennent de planter plusieurs milliers d'arbres dans une grande propriété qu'ils viennent d'acquérir. Mais, il n'y a rien à en attendre avant plusieurs années.

Fruits frais. — Les fruits frais et primeurs sont une des principales ressources de l'île. En 1901, il en a été exporté pour 50,000 fr. Cette année, il y a sur ce chiffre une augmentation de 8,000 fr. Ce qui s'explique par ce fait que les mesures quarantenaires ont été moins sévères et qu'on a pu expédier plus facilement en Égypte, à Constantinople, à Smyrne et à Odessa. L'île produit d'excellentes primeurs principalement des abricots et des mandarines. Malheureusement ces derniers fruits sont depuis quelques années attaqués par une mouche qui leur fait le plus grand tort et dont on ne connaît pas encore les mœurs.

Figues sèches. — L'année a été bonne pour ce produit qui s'exporte en grande quantité en Allemagne et en Autriche où on l'emploie dans les distilleries. Une grande partie de ces figues sont en transit et proviennent de la côte voisine d'Anatolie. L'augmentation a été de 34,400 fr. sur la valeur de 1901.

Huile d'olive. — Cette huile n'est pas estimée en Europe à cause de sa couleur brune et de sa saveur peu agréable, on l'emploie cependant pour la savonnerie et les conserves bon marché. La récolte n'a pas été abondante et les prix ont haussé en conséquence. La France en a pris pour 10,500 fr.

Peaux. — Quelques balles de peaux sont exportées en France le reste est pris par l'Autriche et la Turquie. Les peaux de Rhodes sont de belle qualité, très propres et nous croyons qu'elles seraient estimées de nos mégissiers, d'autant plus que les prix sont assez avantageux. Les peaux de chevreau se vendent couramment de 0 fr. 70 à 0 fr. 75, les peaux de chèvre de

1 fr. 25 à 1 fr. Les peaux d'agneau de 1 fr. 50 à 1 fr. 40, et les peaux de mouton de 1 fr. 50 à 1 fr. 40.

Styrax. — Cette gomme résineuse extraite de l'écorce du « Liquidambar Orientale » est une des spécialités de Rhodes : on en envoie dans le monde entier. La France en a pris en 1902, 300 quintaux pour la savonnerie et la parfumerie. L'huile et les tourteaux de Styrax donneraient un magnifique bénéfice à celui qui accaparerait le marché. C'est un produit que l'on ne trouve que dans cette région et en s'assurant la récolte, on serait absolument maître des prix. Il y a là une spéculation bien faite pour tenter un capitaliste, d'autant plus que les bénéfices seraient immédiats.

Vallonées. — Ce produit s'exportait autrefois en quantités considérables. Rhodes était à l'époque l'entrepôt du continent voisin. Les négociants vont maintenant charger sur place ce qui explique comment l'île qui exportait il y a dix ans 250,000 kilogs, ne figure cette année dans nos tableaux que pour 95,000 kilogs. Et puis les chênes-vallonés sont atteints d'une maladie qui fait grand tort à la récolte du gland. La France ne reçoit plus de vallonées de Rhodes pour ses tanneries.

Cuirs. — La tannerie est une des seules industries de Rhodes. Elle donne des bénéfices grâce à l'écorce de pin qu'elle se procure en contrebande, bien que l'importation en soit prohibée. Les cuirs rhodiens sont assez estimés dans la région, mais s'ils sont de bonne qualité, on ne peut dire qu'ils puissent lutter, comme apparence, avec les cuirs d'Europe. Néanmoins la Bulgarie et la Turquie en ont pris, en 1902, pour plus de 40,000 francs pour la cordonnerie bon marché.

Sésames. — Les sésames ont bien repris cette année, grâce à une excellente récolte. L'augmentation en valeur sur 1891 a été de 166,500 fr. La Macédoine est surtout tributaire de Rhodes pour cet article.

Savon. — Après la guerre gréco-turque et après la dénonciation du traité de commerce entre les deux nations, il s'était ouvert ici une fabrique de savon qui a donné de si jolis bénéfices, qu'il vient de s'en ouvrir une seconde. La qualité de savon qui en sort est très ordinaire, mais, vu son extrême bon marché, elle se vend bien, surtout en Anatolie.

Cire jaune. — La cire jaune est abondante dans ces parages. Il s'en exporte de Rhodes une grande quantité à des prix rémunérateurs. La Turquie en consomme la plus grande partie puis viennent la Grèce, l'Allemagne, la Russie et enfin la France avec 45 quintaux, d'une valeur de 14,000 fr.

Éponges. — Les éponges qui sont pêchées dans les îles de l'Archipel ne passent presque plus par Rhodes comme autrefois. Les négociants d'Europe ont des acheteurs dans les principaux centres de pêcherie, comme Halki, Symi, etc. De Rhodes et des environs, il n'en a été exporté que pour 43,000 fr., soit 30,000 fr. en Egypte et le reste en Turquie. Ce produit est menacé d'une hausse considérable si le Gouvernement, pour

empêcher soi-disant la destruction des éponges que l'on ramasse trop petites, met à exécution son projet d'arrêter la pêche pendant quelques années.

A propos de pêche, mentionnons qu'une expédition, composée de deux barques rudimentairement équipées, sont venues, au printemps, pêcher le corail dans les eaux de Lindos, ancienne Linde. Il existe en cet endroit un banc de beau corail connu des anciens habitants de l'île qui, au moyen age, s'en servaient, réduit en poudre, pour orner les célèbres plats de Lindos. La campagne des pêcheurs italiens, qui avaient, avec de grandes difficultés, obtenu l'autorisation de pêcher, n'a pas été fructueuse et ils ont déclaré ne pas avoir l'intention de revenir.

Pour ce qui est des autres articles de l'exportation, nous croyons, vu leur peu d'importance, devoir les passer sous silence.

Nous donnerons maintenant un relevé des chiffres que nous avons pu nous procurer sur le transit provenant de l'étranger :

Acier	24	quintaux.	1.600	francs.
Allumettes	140	—	11.000	—
Biére	200	—	12.200	—
Café	2.400	—	183.000	—
Cordages	17	—	1.900	—
Ciment	500	—	3.000	—
Cire jaune	270	—	88.000	—
Caviar rouge	25	—	3.800	—
Coton filé	280	—	84.000	—
Droguerie	20	—	8.000	—
Eponges	35	—	42.000	—
Farines	900	—	189.000	—
Figues sèches	1.500	—	32.000	—
Grenaille de plomb	120	—	9.000	—
Légumes secs	300	—	7.500	—
Miel	300	—	14.000	—
Manufactures	900	—	500.000	—
Poisson salé	80	—	8.000	—
Poivre	60	—	9.000	—
Pétrole	400	—	8.000	—
Pointes de Paris	200	—	5.900	—
Papier	140	—	4.000	—
Quincaillerie	1.300	—	260.000	—
Tourteaux de Styrax	1.120	—	11.750	—
Riz	1.000	—	28.000	—
Sésame	12.950	—	545.900	—
Sucre	14.000	—	381.000	—
Sacs vides	1.400	—	98.000	—
Verrerie	600	—	13.000	—
Zinc	6	—	600	—
Huile de Styrax	1.325	—	152.900	—
Divers	800	—	120.000	—
	51.112	quintaux.	2.836.050	francs

Comme on le voit par les chiffres ci-dessus, Rhodes est bien un lieu d'entrepôt pour la côte voisine d'Anatolie.

Pour conclure nous donnerons la part de la France dans les transactions commerciales de l'île de Rhodes pour 1902.

Il y a, trouvons-nous :

A l'exportation	3.990.150	francs.
A l'importation.	5.041.480	—
Au transit	2.836.050	—
Total des opérations . . .	11.867.680	francs.

La France a :

A l'importation.	154.760	francs.
A l'exportation.	68.500	—
Total. . .	223.260	francs.

En ajoutant au transit et divers environ 100,000 fr. nous voyons que nos transactions avec Rhodes atteignent à peine 300,000 fr., ce qui est bien peu. Mais nous le répétons encore une fois, notre commerce d'exportation ne doit s'en prendre qu'à lui-même de ce résultat peu encourageant et qui plus est n'a été obtenu que grâce à notre ligne de paquebots des Messageries.

Qu'on ne craigne pas d'envoyer des représentants avec des échantillons, on se fera une clientèle qui, nous l'entendons tous les jours, ne demande qu'à venir à nous, maintenant que notre langue, nos usages et nos idées ont pris pied dans l'île avec nos écoles.

NAVIGATION.

Rhodes est desservi par plusieurs compagnies de navigation :

1° Les Messageries Maritimes dont les paquebots venant de Marseille allant en Syrie, touchent à Rhodes tous les 28 jours et 15 jours après au retour ;

2° La Compagnie Autrichienne du Lloyd, huit touchées par mois en hiver et quatre en été ;

3° La Compagnie Ottomane Hadji-Daout, seize touchées par mois ;

4° La Compagnie Grecque Pantaléon, seize touchées par mois ;

5° La Compagnies Ottomane Mahsoussé, irrégulière.

Le tableau suivant montrera le mouvement de la navigation dans le port de Rhodes pendant l'année 1902. Nous y ajouterons une colonne de comparaison avec les totaux de 1901 :

Pavillons.	Nombre des navires.			Tonnage.		Total.	Total.
—	—			—		Année	Année
	Vapeurs.	Voiliers.	Total.	Vapeurs.	Voiliers.	1902.	1901.
	—	—	—	—	—	—	—
Anglais. . .	9	»	9	7.943	»	7.943	5.137
Autrichien .	72	»	72	115.703	»	115.703	116.088
Français . .	20	»	20	40.646	»	40.646	48.088
Hellène. . .	156	36	192	27.878	1.664	20.542	34.350
Italien . . .	»	1	1	»	90	90	494
Ottoman . .	263	2.236	2.499	76.210	28.268	104.478	120.066
Samien. . .	2	7	9	266	733	999	724
Totaux . .	522	2.280	2.802	268.646	30.755	299.401	324.917

En 1901, le port de Rhodes avait regagné 17,018 tonnes sur l'année précédente qui avait été mauvaise. Cette année il y a sur 1901 une diminution de 25,516 tonnes. C'est dire que le mouvement du port est en décroissance.

Il faut attribuer cette décadence aux mesures quarantenaires prises chaque année en Egypte et en Syrie.

Ces mesures sont néfastes pour Rhodes à plus d'un titre.

D'abord elles en éloignent beaucoup de navires et puis elles empêchent la venue des étrangers qui avaient pris l'habitude de passer les mois d'été dans l'île, où pendant les chaleurs, les vents alizés entretiennent une agréable fraîcheur. Ces étrangers apportaient à Rhodes des sommes importantes, bâtissaient de belles maisons, ramenaient ici un peu de vie et de confortable. La peste ou le choléra ont mis arrêt à cette ère de prospérité et Rhodes qui serait une station d'été admirable pour tout l'Orient redevient la ville morte qu'elle a été depuis le départ des Chevaliers.

FRADIN DE BELABRE,
Vice-Consul de France.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 17 SEPTEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 261

Possessions anglaises d'Afrique

NATAL

ituation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros			Pages
244.	—	**Zanzibar** : Mouvement général de la navigation et du commerce de l'Afrique orientale et spécialement de Zanzibar pour l'année 1901. . . .	» 20
245.	—	**Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902.	» 20
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation.	» 10
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et et maritime de Beyrouth en 1902.	» 20
248.	—	**Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901.	» 50
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France.	» 30
250.	—	**Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902.	» 10
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse ; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation.	» 20
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares.	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 30
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. . . .	» 20

POSSESSIONS ANGLAISES D'AFRIQUE

NATAL.

Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902.

Durban, 8 juin 1903... La publication des « Livres Bleus » n'étant pas encore annoncée, je n'ai pas cru devoir retarder davantage la rédaction du rapport annuel sur la situation économique et commerciale du Natal pendant l'année 1902. Les éléments de ce rapport ont été empruntés aux statistiques de la douane d'ailleurs assez incomplètes, notamment en ce qui concerne les provenances d'Outre-Mer, à la « Natal Government Gazette » et aux données fournies par les travaux de la Chambre de commerce de Durban et du capitaine du port.

Considérations générales. — La cessation des hostilités dans l'Afrique du Sud, à la fin du mois de mai 1902, a permis au Natal de donner à ses relations extérieures une plus grande étendue. Il est aisé de s'en rendre compte en comparant, à ce point de vue, les résultats obtenus pendant ces deux dernières années. On constate ainsi que les importations maritimes de la colonie, de beaucoup les plus importantes, ont augmenté de près de 40 0/0 et que ses exportations totales sont passées de 4,792,087 livres sterling en 1901 à 9,156,368 livres sterling en 1902, soit une différence de 4,364,281 livres sterling (1) (110,634,523 fr. environ) en faveur de l'année où les opérations de la guerre ont pris fin. Il est vrai que, dans ces évaluations, l'or brut figure pour 652,052 livres sterling en 1901 et 1,937,512 en 1902.

Les recettes des douanes accusent, par rapport à celles de l'exercice précédent, une plus-value de 22 0/0.

Les chemins de fer, dont toutes les lignes appartiennent au gouvernement, ont bénéficié également, dans une large mesure, comme nous le verrons sous une rubrique spéciale, de cette reprise des affaires.

De nouvelles lignes de navigation ont été créées en 1902, pour relier Durban aux ports de l'Amérique du Nord, d'une part, et à ceux de la Nouvelle-Zélande, d'autre part.

---

(1) Il n'existe aucun cours de change entre ce port et la France.

A envisager les résultats consignés dans les mémoires publiés par les divers chefs d'administrations de cette colonie, on serait donc porté à croire que son commerce général est en voie de prospérité. Il faut bien le dire, cependant, les événements ont été loin de répondre aux espérances que la fin de la guerre avait fait naître et il y a, actuellement, sur le marché, pléthore de marchandises. Les stocks constitués par quantité de nouvelles maisons qui sont venues s'établir ici récemment, ne peuvent s'écouler que très lentement. Cette situation a été, en outre, aggravée par la vente, à bas prix, d'articles de tous genres provenant de l'intendance et des cantines militaires qui constituaient une sorte de Société coopérative

. Les étrangers continuent, néanmoins, à affluer à Durban et les nouveaux arrivants ont les plus grandes difficultés à trouver une maison d'habitation. La ville proprement dite, qui prend un très grand développement, a été bâtie en vue des affaires : on n'y voit guère que des bureaux, des magasins et des dépôts de toutes sortes. C'est aux alentours de la baie et sur une colline avoisinante, appelée « Berea » d'où l'on a une vue magnifique sur la mer, et qui passe pour être la partie la plus saine des « suburbs » (faubourgs), que se trouvent la plupart des villas. Il n'y a point ici de maisons de rapport et les « appartements » sont inconnus Chacun a sa villa ou son « Cottage ». Les négociants aisés qui vont passer, tous les deux ou trois ans, quelques mois en Angleterre, louent leurs villas meublées aux étrangers : les offres de ce genre sont à peine insérées dans les feuilles locales, qu'il se présente de nombreux amateurs. La spéculation sur les terrains et l'insuffisance de ces villas ou cottages par rapport au nombre des demandes, ont occasionné une augmentation des loyers qui atteignent des prix très élevés. Une modeste villa composée de cinq à six pièces se loue de 16 à 20 livres sterling par mois (4 à 500 fr. environ). Les conditions de la vie sont par suite devenues excessivement onéreuses dans ce pays où l'on prend l'habitude de compter par livres sterling.

De tous côtés, s'élèvent hâtivement de nouvelles maisons en briques, recouvertes de tôle. La main-d'œuvre est très recherchée par les entrepreneurs de bâtisses et un bon ouvrier, connaissant bien son métier, peut gagner de 20 à 25 fr. par jour mais, en arrivant ici, il doit justifier de moyens d'existence ou prouver qu'il a un emploi assuré.

L' « Immigration Restriction Office » institué en vue de limiter le nombre des immigrants, refuse, en effet, l'autorisation de debarquer à toute personne n'étant pas en mesure de fournir ces justifications. Dans le courant de l'année 1902, 8,547 immigrants dont 185 sujets de la Grande-Bretagne et 3,526 européens de diverses nationalité (les autres : indiens, malais, chinois n'ont pu obtenir cette autorisation. La réglementation dont s'agit a donné lieu à de nombreuses réclamations de la part des Compagnies de navigation qui encourent une forte amend

lorsqu'un de leurs passagers ne rentre pas à bord après s'être vu refuser le permis exigé pour pénétrer dans la colonie (1).

Le Port. — Port-Natal ayant un rôle prédominant dans le développement de cette colonie, nous allons d'abord donner un aperçu des travaux qui y ont été exécutés pendant l'année 1902.

Comme on l'a fort bien dit, Durban, par sa situation, est le « Clearing-House » naturellement indiqué pour toutes les négociations commerciales qui se font au Natal, au Zululand, au Transvaal, au Basutoland, au Pondoland et dans la partie Sud-Est de l'Orange. Aussi, le gouvernement ne recule devant aucun sacrifice pour mettre le port à même de répondre aux besoins du commerce et de la navigation. L'administration, confiée au capitaine du port et à l'ingénieur en chef des travaux, est sous le contrôle du gouvernement qui a institué, en outre, le « Port Advisary Board », composé du directeur général des chemins de fer du Natal, du directeur de la douane, du président de la Chambre de commerce de Durban, du maire, du capitaine et de deux notables commerçants ou experts.

Ce vice-consulat a signalé, à maintes reprises, les obstacles qu'offre à la navigation la barre qui se trouve à l'entrée de la baie. Les importants travaux entrepris en 1890 pour atténuer, autant que possible, ces inconvénients, ont été poussés depuis cette époque, avec la plus grande activité. D'après le rapport du capitaine du port, la profondeur moyenne de la barre, à marée basse, avait été en 1901 de 19 pieds, un pouce et demi (5 m. 83 environ) : elle n'a pas dépassé 18 pieds, 5 pouces (5 m. 61) en 1902. Cette dernière année est considérée comme une des plus mauvaises au point de vue du passage de la barre qui a été 14 jours infranchissable et 26 jours dangereuse.

On a retiré 3,683,000 tonnes de sable en 1902 : (2,543,000 tonnes en 1901) ; ces dragages ont été effectués à l'intérieur de la baie pour permettre à un grand nombre de navires d'y mouiller et on a installé six nouvelles bouées. En un seul jour, au mois de février dernier, il y avait 23 vapeurs et 42 voiliers, alors qu'il n'y a place, le long des quais, que pour 8 vapeurs et voiliers.

Le port est maintenant pourvu de 11 dragueurs de toutes classes et un douzième qui possède une pompe d'une puissance de 2,500 tonnes, est spécialement réservé aux dragages de la barre. Le quai et la plupart des docks, du côté de la ville sont éclairés à la lumière électrique. Ce quai est pourvu de nombreuses grues hydrauliques : l'une d'elles a une force ascensionnelle de 50 tonnes. Une cale flottante pouvant recevoir des navires jugeant 5,500 tonnes, commandée en 1901, a quitté les chantiers de la Tyne au mois de septembre dernier, mais elle s'est

(1) Un projet de loi en vue d'opposer des restrictions encore plus sévères à l'immigration a été présenté au Parlement du Natal le 1 mai dernier.

brisée sur les côtes de la colonie du Cap. Le gouvernement en a immédiatement commandé une autre de plus grandes dimensions, susceptible de recevoir des bateaux d'une capacité de 8,500 tonnes et qui coûtera 85,000 livres sterling. Elle est attendue à Durban avant la fin de l'année courante.

Commerce extérieur.

IMPORTATION.

Voici qu'elles ont été les importations totales de la colonie en 1902 comparées à celles de 1901 .

	Par mer.	Par terre.
	(En livres sterling.)	
1902.	13.317.445	2.148.000
1901.	9.555.750	885.000
Différence en faveur de 1902.	3.761.695	1.263.000

Importations par mer. — La valeur des marchandises entrées dans la colonie par voie de mer s'est élevée comme le montre le tableau ci-dessus à 13,317,000 livres sterling, soit une augmentation de 40 0/0 par rapport aux évaluations de la douane pour 1901.

Répartitions des importations par voie de mer :

	Grande-Bretagne.	Colonies anglaises.	Pays divers.
		(En livres sterling.)	
1902.	8.254.000	2.227.000	2.836.000
1901.	6.523.000	1.479.000	1.554.000

Il n'est peut-être pas inutile de faire remarquer que les évaluations faites par la douane sont basées sur les prix de lieux d'origine, majorés de la valeur des emballages.

La Grande-Bretagne contribue, pour une large part, au importations de la colonie. Néanmoins, bien que le Natal soi pour elle un précieux débouché, et que ses produits soient d plus en plus demandés, depuis 1900, elle a en ce qui concern le pourcentage, perdu du terrain. En effet, ses envois qu représentaient en 1901 68 0/0 de la valeur totale des importa tions, ne figurent plus en 1902 que pour 62 0/0 de cett valeur.

Par contre, les importations des autres pays ont augmén dans d'assez notables proportions : elles sont passées de 16 0/ en 1901 à 21 0/0 en 1902.

On peut grouper de la façon suivante pour ce qui a tra aux augmentations et aux diminutions des articles importé des divers pays de provenances :

Augmentations.

Pays de provenance.	Année 1902.	Année 1901.
—	—	—
	Valeurs importées en livres sterling.	
Possessions anglaises d'Océanie	1.549.000	920.000
Etats-Unis	1.173.000	719.000
Argentine	527.000	67.000
Allemagne	515.000	312.000
Madagascar	88.000	3.000
Brésil	18.000	5.600
Canada	16.700	287

Les augmentations ont porté principalement sur les articles suivants : chevaux, bœufs, taureaux, mules, moutons, bicyclettes, objets d'ameublement, toile cirée, voitures, son, vitres, quincaillerie, coutellerie, machines à coudre, engrais, viande congelée, couleurs et vernis, papiers peints, pommes de terre, soie, whisky, bois et charpentes en bois.

Diminutions.

Pays de provenance.	Année 1902.	Année 1901.
—	—	—
	Valeurs importées en livres sterling.	
Colonie du Cap	192.000	244.000
Delagoa Bay	15.000	67.000
Ile Maurice	1.600	29.000
France	20.600	25.000

Parmi les articles qui ont été moins demandés en 1902, il convient de citer : les horloges, les montres, le cacao, le chocolat, les perles communes pour les Cafres, le maïs, les accessoires électriques, les fruits confits, les allumettes, le matériel de chemins de fer, la parfumerie, le sucre brut et les tissus de laine.

Je crois devoir rappeler, à cette place, une observation faite dans les rapports antérieurs de ce poste, relativement aux provenances des marchandises originaires d'Europe et, particulièrement, de Belgique et de France. Les statistiques des douanes peuvent occasionner des erreurs à cet égard. Les articles de ces deux pays empruntent la ligne anglaise pour venir à Durban ou sont achetés directement à des maisons de gros de Londres par les négociants du Natal. La douane de Durban les considère comme étant de provenance britannique. Il n'en est pas de même des produits de l'Allemagne qui arrivent dans ce port sur des vapeurs de la ligne allemande de l'Afrique Orientale.

Importations de Madagascar. — Les importations de Madagascar au Natal tendent à prendre une plus grande importance : elles sont passées de 3,000 liv. st. (75,000 fr. environ) en 1901, à 88,000 liv. st. en 1902 (2,200,000 fr.) ; elles concernent presque exclusivement les bœufs qui sont très recherchés dans cette colonie surtout comme bêtes de trait.

Importations françaises. — En tenant compte des réserves faites ci-dessus relativement aux indications fournies par les statistiques des douanes, les importations françaises au Natal en 1902 n'auraient pas dépassé 20,000 liv. st. (522,000 fr. environ) ; elles avaient atteint 25,000 liv. st. en 1901. Il faut attribuer cette diminution de 4,000 liv. st. à la nature de ses expéditions qui consistent surtout en articles de luxe : parfumerie, objets de toilette et d'alimentation, pommes de terre, conserves de toutes sortes, vins spiritueux, champagne. Or, les articles d'alimentation ont été beaucoup plus demandés pendant la période des hostilités.

Nous verrons sous la rubrique « Commerce français » ce que nos négociants devraient faire pour étendre leurs relations avec ce pays. Disons de suite que les eaux minérales qui se vendent, en grandes quantités, dans l'Afrique du Sud où l'eau est généralement mauvaise pourraient être importées de France. Aucun essai de ce genre n'a encore été tenté pour les eaux de table d'origine française ; il faudrait qu'elles soient présentées dans la forme voulue par la clientèle de cette colonie, c'est-à-dire en petites bouteilles, genre Teplitz ou Apollinaris, ne contenant guère que deux grands verres. On boit ces eaux avec le whisky et le Brandy Split. Il me semble que les eaux françaises qui ont un goût très agréable pourraient soutenir la concurrence sur ce marché avec les eaux étrangères.

Importations par terre. — D'après les statistiques des douanes, les importations par terre de la colonie du Natal en 1902 se répartissent de la façon suivante :

IMPORTATION :

	De la Colonie du Cap.			
	Du Griqualand Oriental.	Du Pondoland.	Du Transvaal.	De l'Orange.
	—	—	—	—
	(En livres sterling.)			
1902 . .	119.000	11.000	1.992.000	27.000
1901 . .	127.000	12 000	718.000	28.000

Ces importations portent principalement sur l'or brut (Transvaal, pour 1,937,500 livres sterling), les laines, le bétail, les chevaux, les peaux de moutons, de chèvres, de bœufs, de vaches et de maïs.

Importations de la colonie du Cap, par mer :

Le Natal reçoit également par mer une grande quantité de produits de la colonie du Cap, tels que le beurre, les eaux-de-vie et liqueurs, les bois non travaillés, les cigarettes et surtout des vins.

Articles importés en 1902.

Eaux gazeuses	20.762	livres sterling.
Instruments agricoles	66.009	—
Bière en bouteille	74.051	—
— en tonneau	8.526	—
Animaux vivants :		
Vaches et veaux	23.418	—
Anes	1.166	—
Chevaux	42.691	—
Mules	90.503	—
Taureaux et bœufs	128.029	—
Moutons	34.968	—
Autres animaux	5.461	—
Produits pharmaceutiques	89.728	—
Acide acétique	741	—
Drogues	78.640	—
Armes et munitions :		
Fusils	8.668	—
Pistolets et revolvers	734	—
Poudre	4.593	—
Cartouches	2.119	—
Fusées	15.956	—
Balles et plomb	562	—
Dynamite et matières explosibles	7.150	—
Lards et jambons	122.534	—
Sacs vides	63.899	—
Perles communes	4.555	—
Bicycles et tricycles	87.177	—
Livres et musique	55.581	—
Articles en cuivre et laiton	8.221	—
Crosserie	26.040	—
Beurre et margarine	374.377	—
Pâtisseries	169.288	—
Toiles cirées pour parquet	43.577	—
Bougies	62.189	—
Cartes à jouer	4.340	—
Voitures et charrettes	58.186	—
Ciment	48.682	—
Fromages	49.962	—
Chicorée	3.590	—
Pendules et montres	32.284	—
Coke et briquettes	671	—
Cacao et chocolat	22.406	—
Café vert	35.426	—
— en poudre	3.884	—
Condiments	13.764	—
Confiserie	84.756	—

Poivre rouge	8.324	livres sterling.
Corderie	16.678	—
Bouchons	4.028	—
Céréales et grains :		
Orges	3.922	—
Haricots et pois	4.253	—
Maïs	50.108	—
Farines de maïs	6.262	—
Malt	38.326	—
Avoine	26.422	—
Blés	3.015	—
Autres grains	13.440	—
Farines de blé, de maïs, de son	281.167	—
Son	47.351	—
Cotonnades	180.125	—
Couvertures et draps	60.139	—
Faïences et porcelaines	46.667	—
Marbres	5.325	—
Œufs	19.628	—
Matériel d'électricité	56.428	—
Essences	24.892	—
Féculents et biscuits	48.425	—
Farineux	13.589	—
Poissons secs et salés	63.079	—
— frais	12.192	—
Glaces et miroirs	34.027	—
Vitres	16.606	—
Bouteilles	31.193	—
Modes et mercerie	837.104	—
Quincaillerie, coutellerie, fourneaux, lampes	339.122	—
Chapeaux	66.924	—
Bonneterie	116.656	—
Coques, mâts, voiles, etc.	4.398	—
Caoutchouc manufacturé	5.378	—
Instruments de musique	70.384	—
— mathématique	21.977	—
Ancres et câbles	1.389	—
Fer en barre	22.931	—
Clous	11.091	—
Tuyaux	27.391	—
Tôle gondolée	211.410	—
Quincaillerie	138.523	—
Confitures et gelées	33.394	—
Lard	18.887	—
Cuir	52.823	—
Chaussures	387.948	—
Harnais	70.728	—
Tissus de lin	30.647	—
Machines pour les mines	87.228	—
Engrais	41.279	—

Viande congelée	1.800.000	livres sterling.
Lait condensé	237.383	—
Huile de lin	17.741	—
— de paraffine	49.476	—
Huiles diverses	51.665	—
Pickles	31.378	—
Joaillerie	57.929	—
Pommes de terre et oignons	43.226	—
Matériel de chemins de fer	63.160	—
Riz	131.790	—
Savon	80.468	—
Brandy	44.684	—
Whisky	203.160	—
Articles de sport	32.125	—
Papeterie	98.361	—
Sucre raffiné	60.840	—
Thé	49.769	—
Matériel de télégraphe	34.152	—
Tabac manufacturé	80.000	—
— non manufacturé	2.800	—
Cigares	64.268	—
Cigarettes	118.784	—
Jouets	52.755	—
Légumes conservés	36.031	—
Vins en bouteilles (Bordeaux)	15.837	—
Autres vins	56.463	—
Bois non manufacturé	175.901	—
— manufacturé	124.475	—
Matériel de chemins de fer	1.201.167	—

EXPORTATION.

Les exportations totales de la colonie du Natal en 1902 se subdivisent comme suit :

	Exportations : Par mer.	Par terre.
1902	3.372.790 livres sterling.	5.783.578 livres sterling.
1901	2.064.697 —	2.727.390 —
Différence en faveur de 1902.	1.308.093 livres sterling.	3.056.188 livres sterling.

La valeur des exportations totales du Natal s'est donc élevée en 1902 à 9,156,368 liv. st. contre 4,792,087 liv. st. en 1901.

Les douanes classent en deux catégories : produits coloniaux et produits non coloniaux, les exportations du Natal.

En parcourant la liste des articles exportés, on constatera que la valeur des produits étrangers à l'Afrique du Sud est de beaucoup supérieure à celle des produits coloniaux : 7,679,768 livres sterling pour les premiers, contre 1,476,000 liv. st. pour les seconds.

Principaux articles exportés.

	1902.		1901.	
	Coloniaux.	Non coloniaux.	Coloniaux.	Non coloniaux.
Bières	9.459	9.105	10.190	6.483
Chevaux	1.651	12.592	3.370	7.172
Beurre	»	16.350	»	21.794
Charbon (soute)	299.323	»	326.152	22.839
— (cargo)	»	13.596	66.735	»
Fruits frais	20.529	»	9.332	»
Or brut (Transvaal)	»	1.937.512	»	652.052
Maïs	28.696	2.039	33.726	5.124
Peaux (bœufs et vaches)	24.515	»	32.984	»
Machines	»	13.546	»	6.034
Lait condensé	»	12.501	»	4.549
Peaux (moutons et chèvres)	10.568	»	16.413	»
Sucre non raffiné	161.394	1.470	112.067	»
Thé	16.928	4.147	15.415	1.388
Tabac non manufacturé	11.527	1.470	33.143	»
Cigarettes	»	13.078	»	6.908
Laine	»	247.152	253.938	»

Produits étrangers à l'Afrique du Sud. — Ces articles, introduits au Natal et destinés à être réexportés, constituent d'importantes opérations effectuées pour le compte du Transvaal, de l'Orange, du Basutoland, de la colonie du Cap et du Pondoland. Parmi ces articles, il convient de citer les suivants : machines, viandes congelées, mercerie, coutellerie, quincaillerie, lait condensé, cigarettes, chevaux, confections, beurre, froment et or brut. Ce dernier article qui figure à l'exportation, est en réalité importé du Transvaal pour une valeur considérable : 1,937,512 liv. st. en 1902.

Produits de l'Afrique du Sud. — Les exportations de ces produits, qui représentent les véritables ressources de la colonie, ont été évaluées, en 1902, à 1,476,600 liv. st. contre 1,212,852 liv. st., en 1901. Elles concernent principalement les laines, le tabac manufacturé, le thé, le sucre non raffiné, les peaux de veau, de mouton, de chèvre, de bœuf et de vache, le maïs, les fruits frais (expédiés surtout au Cap), le charbon, l'écorce de mimosa et les plumes d'autruche.

Les augmentations se rapportant à ces produits d'exportation proprement dits, ont porté, en 1902, sur les écorces de mimosa, les plumes d'autruche, les fruits frais et le sucre non raffiné. Il est à noter que la valeur de l'écorce de mimosa tend à augmenter sensiblement.

Parmi les articles dont l'exportation, en 1902, accuse une diminution sur celle de 1901, il y a lieu de signaler le charbon, le maïs, les peaux de bœufs et de vaches, le tabac non manufacturé et les laines.

PRODUITS DU NATAL.

Charbon. — Le rendement des mines de charbon, qui avait pris en 1901, un grand développement, n'a pas augmenté en 1902 dans les mêmes proportions. On avait extrait, en 1901, 569,200 tonnes (241,000 en 1900). En 1902, la production n'a atteint que 593,120 tonnes.

Il faut attribuer les causes du ralentissement des travaux, d'abord à l'élévation des salaires des mineurs, ensuite à l'insuffisance des moyens de transport pendant les premiers mois de l'année, avant la conclusion de la paix. Les voies ferrées étaient encombrées de matériel de guerre, et une grande partie des charrettes réquisitionnées pour les besoins des troupes, de sorte que les navires ne trouvaient pas dans le port des chargements en quantités suffisantes. La Chambre de commerce de Durban signale, en outre, des améliorations qu'il y aurait à apporter dans le port, notamment l'installation d'un plus grand nombre d'appareils hydrauliques qui permettraient aux bâtiments d'effectuer rapidement leurs chargements. Elle insiste également sur l'importance, au point de vue du fret, de la concurrence des chargeurs qui, si elle était plus nettement accentuée, offrirait aux mines des conditions plus avantageuses et les encouragerait à développer leur production.

C'est également par suite des mêmes circonstances que les prix ont augmenté d'une façon très sensible. Actuellement, le charbon de première qualité se paie 22 schellings 6 pence (28 fr. 30 environ) la tonne de 1,016 kilog., franco quai Durban. D'après les experts, 7 tonnes de ce charbon produiraient le même résultat que 6 tonnes de « Cardiff » (1).

Voici, d'après les données officielles, quel a été le rendement des charbonnages au Natal en 1901 et 1902 :

	1902.	1901.
	(En tonnes de 1,016 kilog.)	
atal-Navigation-Collieries	118.401	122.994
lands Laagte —	104.544	97.815
undee Coal —	102.296	104.366
atal Marine —	71.570	91.320
-Georges —	59.718	59.823
uatorze autres charbonnages	136.591	»
uze — —	»	92.912
	593.120	569.200

Les principaux dépôts carbonifères se trouvent dans les environs de Dundee et de Newcastle.

(1) On attribue, néanmoins, à la nature de ce charbon, l'explosion qui a eu lieu le 30 avril dernier à bord du *Harlech Castle*, vapeur de « Union Castle Line » ; et ce cas ne serait pas isolé.

Une réduction de 50 0/0 sur les droits de port est consentie aux navires qui chargent du charbon du Natal.

Sucre. — Le tableau suivant fait ressortir les quantités de tonnes de sucre expédiées par chemin de fer en 1901 et 1902 :

	1901.	1902.
Côte Nord	12.900	17.800
Côte Sud	6.200	8.500
	19.100	26.300

Il y a lieu d'ajouter environ 1,000 tonnes par année qui n'ont pas été consignées au chemin de fer pour se faire une idée de la production du sucre dans la colonie du Natal.

La récolte en 1902 a été très satisfaisante et cependant, dans bon nombre de plantations, quantités de cannes n'ont pas été coupées en raison de l'insuffisance des meules nécessaires pour les broyer. Les planteurs prévoient également pour 1903, une bonne récolte.

Les produits de la raffinerie de « South Coast Junction » commencent à être mieux appréciés. Les fermiers utilisent davantage, d'année en année, les cannes pour la nourriture du bétail.

Thé. — Les exportations de thé en 1902 sont évaluées à 16,928 livres sterling (15,415 en 1901). On estime que la superficie totale des plantations de thé atteint actuellement 1,750 hectares, dont 1,600 pourront fournir pour la saison 1902-1903, une récolte satisfaisante. On ne s'attend pas, néanmoins, à en manufacturer plus de 725,000 kilog. en raison de l'insuffisance des pluies. Par contre, les planteurs estiment à 900,000 kilog. la quantité de thé planté, il y a trois ans, qui sera prêt à être récolté pendant la saison 1903-1904.

Laines. — La production des laines coloniales s'est ressentie des perturbations causées à l'agriculture par la dernière guerre. 29,838 balles ont été expédiées de Durban en 1902 contre 60,000 en 1899. Ces exportations n'auraient même pas atteint ce chiffre si, à la suite de la cessation des hostilités, il ne s'était trouvé un stock assez important, conservé à l'intérieur de la colonie et qui a été dirigé, depuis lors, sur ce marché. La plupart de ces laines étaient, d'ailleurs, en mauvais état.

Les produits de la tonte qui n'avaient pas souffert des opérations militaires peuvent être évalués à 10 ou 12,000 tonnes : ces laines, comme c'est généralement le cas, étaient de bonne qualité.

Les importations considérables de moutons (54,000 en 190 contre 1,068 en 1901), faites en vue de repeupler les fermes dévastées par la guerre, donnent bon espoir pour la production future.

La rareté des laines de bonne qualité a eu pour conséquen

une hausse des prix sur le marché anglais d'environ un penny (10 c.) à un penny et demi par livre.

Le Royaume-Uni est à peu près le seul pays de destination des exportations des laines du Natal.

Recettes des douanes. — Les recettes totales des douanes en 1902 se sont élevées à 976,980 livres sterling, soit une augmentation de 22 0/0 par rapport à celles perçues en 1901.

Voici le tableau comparatif des recettes des douanes pendant ces quatre dernières années :

	1902.	1901.	1900.	1899.
	—	—	—	—
		(En livres sterling.)		
Marchandises en transit (Transvaal).	78.500	30.000	3.000	30.000
Articles soumis aux droits de douanes :				
Vins et liqueurs. . . .	216.500	190.000	140.000	50.000
Tabacs	67.000	56.000	60.000	20.000
Articles d'alimentation.	218.000	186.000	225.000	150.000
Divers	396 000	335.000	227.000	180.000
Total des recettes . . .	976.000	797.000	655.000	430.000

Tarif des Douanes. — Le tarif des Douanes, actuellement en vigueur au Natal, est celui de « l'Union Douanière », qui comprend la colonie du Cap, le Natal, la nouvelle colonie de l'Orange, le Basutoland et le Bechuanaland britannique.

La Chambre de Commerce de Durban s'est préoccupée, en 1902, des améliorations à apporter au tarif des douanes : au début de l'année, elle avait préparé un projet de loi portant sur les points suivants : simplification du tarif en vigueur et répartition plus équitable des droits sur toutes les classes de la population; abaissement des taxes sur les denrées alimentaires; protection des produits et articles manufacturés des possessions anglaises de l'Afrique du Sud et, enfin, imposition d'une accise sur les liqueurs et les bières fabriquées dans les colonies anglaises.

Ces propositions devaient être soumises à l'approbation de la Chambre de Commerce de Pietermaritzburg, afin de donner plus de force aux représentations qui seraient faites au gouvernement sur ces diverses questions; mais la conférence intercoloniale annoncée ayant été remise à une date ultérieure, ce projet fut abandonné (1).

Transit. — La question des droits de transit a donné lieu à de nombreuses négociations, en 1902, entre les gouvernements du Transvaal, d'une part, et les gouvernements du Cap et du

(1) Voir pour le projet de la nouvelle convention douanière, la fabrique : « Congrès des Chambres de Commerce ».

Natal, d'autre part. Ces deux dernières colonies demandaient que leurs produits fussent admis en franchise au Transvaal et s'engageait à abaisser leurs droits de transit de 3 0/0 *ad valorem* à 1 0/0. Les divergences de vues entre les gouvernements du Natal et du Transvaal ont empêché ces négociations d'aboutir. Elles ont porté principalement sur les taxes du tarif du Transvaal, frappant certains articles étrangers tels que les farines de maïs, le beurre, les fromages, le lard et les jambons. Le Natal estimait que ces droits n'étaient pas suffisamment élevés pour protéger ses propres produits, et demandait notamment que le droit sur les maïs fût porté de 7 1/2 0/0 *ad valorem* à 1 shilling (1 fr. 30) par 100 livres.

Le nouveau tarif des douanes du Transvaal n'a pas modifié les droits de 7 1/2 0/0 *ad valorem* établis en 1894 par l'ancienne République Sud-Africaine sur les blés, la farine de maïs, le beurre, les fromages, les jambons, les thés et les cafés. Par contre, les articles qui sont exempts de droits au Natal, comme les viandes congelées, le poisson frais, les fruits et la farine de froment, sont soumis, au Transvaal, à la taxe de 7 1/2 0/0 *ad valorem*.

Les droits privilégiés accordés jusqu'ici au Cap et au Natal pour les liqueurs et les tabacs sont abolis.

Le 1er novembre de l'année dernière, la liste des articles expédiés au Transvaal et admis en franchise dans la colonie du Natal, a été étendue aux ciments, bois non travaillés et aux objets composant le mobilier des étrangers se rendant au Transvaal (1).

Chemins de fer. — Les recettes des chemins de fer de la colonie du Natal qui avaient été de 1,650,355 livres sterling en 1901, ont atteint 2,046,116 livres sterling en 1902. Les restrictions que la direction générale, en raison des exigences de la guerre, s'était vue forcée d'apporter au transport des marchandises, ont disparu peu à peu. On peut dire que les voies ferrées, d'une étendue de 635 milles, en y comprenant le Natal-Zululand-Railway de Verulam à la Tugela et le Zululand-Railway qui aboutit à Umhlatuzi sont d'ores et déjà ouvertes au trafic.

A partir du 1er décembre dernier, le contrôle exercé par les autorités militaires, grâce au système des permis, sur le transport des marchandises transitant par le Natal, ou le Cap à destination du Transvaal ou de l'Orange, a été supprimé. La libre circulation entre les diverses possessions anglaises de l'Afrique du Sud, est maintenant complètement rétablie. Les seules modifications introduites dans le tarif des chemins de fer portent sur le retrait de la réduction de 25 0/0 accordée précédemment pour le transport du charbon des mines à Durban et sur l'établissement d'une taxe privilégiée en faveur

(1) En vertu d'une ordonnance du gouverneur du Natal en date du 24 avril 1903, les droits de transit ont été abolis.

des produits des manufactures de savon établies dans les colonies de l'Afrique du Sud.

Commerce français.

Ainsi que nous l'avons vu plus haut, il est bien difficile en raison de l'expédition des articles français par l'intermédiaire du négoce de Londres et des vapeurs anglais d'émettre une opinion précise sur la situation de nos rapports commerciaux avec la colonie du Natal. Néanmoins, il n'y a pas à se dissimuler que le commerce français est très restreint dans toute l'Afrique du Sud. La rareté de nos produits sur les marchés de ce pays doit être attribuée en grande partie à ce fait que la qualité importe beaucoup moins que le prix. L'industrie française, qui est réputée vendre cher, soutient donc plus difficilement la concurrence étrangère. Voici quelques exemples de nature à appuyer cette assertion : les cotonnades d'Allemagne et de Manchester s'importent ici principalement pour l'usage des cafres et des indiens : les couvertures de coton sont également très demandées : de même les verres et la vaisselle à bas prix de Belgique, les ustensiles de cuisine en tôle émaillée, les meubles en bois courbé d'Autriche, les savons de ménage de Liverpool, les bougies de paraffine de Londres, les confitures bon marché, les ciments belges et allemands, la coutellerie de Solingen, la bijouterie bon marché de Birmingham et de Pforzheim, les montres suisses, etc.

Il me semble que parmi les articles énumérés ci-dessus, quelques industriels français pourraient faire un choix et s'appliquer à vendre aussi bon marché que leurs concurrents étrangers.

Les ciments allemands et belges avaient complètement détrôné les ciments anglais des marchés sud-africains. Les fabricants anglais ont fait un effort et aujourd'hui, les ciments anglais ont retrouvé leur clientèle. Pourquoi nos industriels ne suivraient-ils pas cet exemple ?

Les ustensiles de cuisine en tôle émaillée ne pourraient-ils pas se fabriquer en France aussi bien qu'en Allemagne ou en Autriche? Il en est de même pour la coutellerie et la bijouterie bon marché et à bas titre : 9 à 15 carats.

On importe aussi d'Allemagne de grandes quantités de sucre raffiné à la mécanique.

Les pommes de terre viennent de France, d'Allemagne et d'Autriche, mais là encore, la France se trouve dans une situation défavorable vis-à-vis des autres nations concurrentes, faute de lignes de vapeurs entre les ports français et les ports sud-africains (voir la rubrique : Navigation).

Les savonneries françaises devraient également pouvoir lutter pour la vente, sur ces marchés, des savons de ménage.

Usages commerciaux. — Les négociants anglais et allemands acceptent généralement des traites à 90 et 120 jours. Nos commerçants doivent offrir des termes au moins aussi avanta-

geux s'ils veulent soutenir avec avantage la concurrence. Les commissionnaires anglais, américains et allemands ont ici des agents, largement pourvus d'échantillons et qui les exposent au public dans des salles installées à cet effet. En outre, ils possèdent des catalogues illustrés, rédigés en anglais, avec des prix courants, de toutes sortes d'industries.

Les commerçants anglais envoient à leurs clients les factures originales des fabricants, factures montrant tous les escomptes accordés et le commissionnaire ajoute simplement sa commission au montant des factures.

Il est aussi nécessaire de se conformer au goût de la clientèle sud-africaine qui est habituée à certains modèles et étiquettes. Tel produit venant de France et emballé à Londres se vend très bien sur cette place : le même produit emballé ou mis en boite en France ne se vendra pas, quoique offert à un prix plus avantageux.

Un négociant français qui veut faire des affaires dans ce pays, doit donc y venir lui-même pour se rendre compte de toutes les particularités du commerce sud-africain susceptibles de l'intéresser : il va sans dire que la connaissance de la langue anglaise lui est indispensable pour visiter cette colonie ou s'y établir.

Congrès des Chambres de Commerce de l'Afrique du Sud.

Le huitième Congrès des Chambres de Commerce de l'Afrique du Sud s'est tenu à Kimberley au mois de novembre 1902. Le dernier avait eu lieu à Durban en 1899, la guerre ayant empêché ces Chambres de se réunir depuis cette époque.

Les principales résolutions adoptées ont été les suivantes : abolition des taxes privilégiées de chemins de fer pour les produits ou articles manufacturés de l'Afrique du Sud ; réduction des prix des tickets de voyage et des prix de transport de certains articles comme les denrées alimentaires et les matières premières : abolition des droits de transit et enfin formation d'une Union douanière sud-africaine ayant pour but d'améliorer les conditions de la vie dans les colonies anglaises et de leur permettre d'échanger librement leurs produits.

Plusieurs de ces desiderata ont été ou seront prochainement réalisés. Ainsi, l'abolition des taxes de faveur accordées par les chemins de fer du Natal pour les produits ou objets manufacturés provenant des colonies anglaises sud-africaines, est un fait accompli depuis le 1er juillet 1901. Les commerçants n'ont cessé de protester contre cette protection indirecte, en disant que si un produit a besoin d'être protégé, on doit lui appliquer simplement des droits de douane privilégiés. En le faisant bénéficier de taxes de faveur sur les chemins de fer, il arrive que plus la distance est grande, plus le produit est protégé. Il en est résulté, du reste, cette anomalie qu'on a envoyé du sucre et du maïs du Natal à Kimberley, tandis que le Natal en importait pour sa propre consommation.

La suppression des droits de transit a été décrétée au Natal par une ordonnance gouvernementale en date du 24 avril de l'année courante.

Enfin, un projet de convention établissant les bases d'une Union douanière sud-africaine, signé, au mois de mars dernier par les délégués à la conférence intercoloniale de Bloemfontein, vient d'être soumis à l'approbation du Parlement de la colonie du Natal.

Industrie.

Les principales industries existant au Natal sont entre des mains anglaises. Il n'y a guère à citer comme établissements étrangers, qu'une fabrique de glace et d'eaux gazeuses appartenant à un Français établi depuis de longues années à Durban, et une fabrique d'allumettes dirigée par des Belges. On voit, par ces rares exemples, que l'initiative des étrangers ne s'est pas encore exercée dans cette colonie où le plus grand nombre vient surtout pour représenter ou fonder des maisons de commerce.

Il existe actuellement, au Natal, 39 scieries mécaniques (12 à peine sont importantes), 10 rhummeries, 38 distilleries, 54 carrosseries, une brasserie (une autre est en voie de construction), 29 fabriques d'eaux gazeuses, 4 tanneries, 7 usines à thé, 8 fabriques de glace, 6 fabriques de ciment, 3 fonderies, 2 établissements de lavages de laines, 4 tuileries, 77 briqueteries et une fabrique d'allumettes.

L'industrie du bâtiment est, en ce moment, très prospère : les principaux matériaux de construction employés sont les briques et les tôles de fer gondolées et galvanisées (nous prions nos lecteurs de vouloir bien se reporter à ce que nous avons dit plus haut à ce sujet aux « Considérations générales »).

Banques. — Les plus importantes sont : la Standard Bank, la Bank of Afrika, la Natal Bank, la National Bank of South Afrika limited (anciennement Banque de la République Sud-Africaine), l'African Banking Corporation, Robinson South African Banking C° limited, avec succursale à Paris.

Change. — Il n'existe aucun cours de change entre ce port et la France. L'escompte des traites sur notre pays donne lieu à des difficultés, et il est très coûteux ; aussi, est-il préférable, comme mes prédécesseurs l'ont conseillé à nos commerçants, de se servir de l'intermédiaire de Londres.

Navigation.

Le mouvement général de la navigation du port de Durban s'est élevé, en 1902, à 1,900 navires représentant une capacité de 3,833,611 tonnes. Comparés aux résultats de 1901, ces totaux font ressortir une augmentation de 36 navires et de 239,183 tonnes en faveur de l'année qui nous occupe.

Les tableaux suivants permettent de se rendre compte des entrées et des sorties des vapeurs et voiliers anglais ou étrangers qui ont mouillé dans le port ou en rade de Durban dans le courant de l'année 1902 :

Entrées.

	Vapeurs.				Voiliers.				Totaux.			
	1902.		1901.		1902.		1901.		1902.		1901.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Grande-Bretagne	753	1.682.844	741	1.615.580	31	33.425	46	38.961	784	1.716.269	787	1.654.541
Amérique	»	»	»	»	4	4.035	1	1.221	4	4.035	1	1.221
Autriche	3	5.215	3	5.476	»	»	1	1.353	3	5.215	4	6.829
Chili	»	»	»	»	»	»	1	1.332	»	»	1	1.332
Danemark	2	3.784	2	2.590	6	4.394	5	3.427	8	8.178	7	6.017
France	1	1.605	11	11.710	»	»	2	294	1	1.605	13	12.004
Allemagne	42	93.035	32	64.915	8	10.337	21	16.544	50	103.372	53	81.459
Italie	2	1.058	»	»	8	7.058	3	2.100	10	8.116	3	2.100
Suède et Norvège	3	3.747	1	68	82	68.273	70	55.311	85	72.020	71	55.379
Russie	1	1.728	»	»	9	8.889	5	5.644	10	10.617	5	5.644
Total	807	1.793.016	790	1.700.339	148	136.411	155	126.187	955	1.929.427	945	1.826.526

Sorties.

Grande-Bretagne	752	1.676.350	725	1.571.144	36	35.545	38	33.631	788	1.711.895	763	1.604.775
Amérique	»	»	»	»	4	4.035	1	653	4	4.035	1	653
Argentine	»	»	1	1.221	»	»	»	»	»	»	1	1.221
Autriche	3	5.215	2	3.970	»	»	1	1.353	3	5.215	3	5.323
Chili	»	»	»	»	»	»	1	1.332	»	»	1	1.332
Danemark	1	1.295	3	3.064	4	2.499	8	6.115	5	3.794	11	9.179
France	1	1.605	11	12.179	»	»	2	294	1	1.605	13	12.473
Allemagne	39	88.274	33	59.379	12	14.659	22	18.204	51	102.933	55	77.583
Italie	»	»	»	»	7	5.687	2	1.611	7	5.687	2	1.611
Suède et Norvège	2	3.399	1	1.143	81	62.730	62	48.505	83	66.129	63	49.648
Portugal	»	»	»	»	»	»	1	32	»	»	1	32
Russie	»	»	»	»	3	2.891	5	4.072	3	2.891	5	4.072
Total	798	1.776.138	776	1.652.100	147	128.046	143	115.802	945	1.904.184	919	1.767.902

Comme on le voit par l'examen des tableaux qui précèdent, un seul vapeur français est entré dans ce port en 1902. Les Messageries Maritimes qui avaient un service régulier entre Diégo-Suarez et Durban, avec escale à Delagoa-Bay, l'ont supprimé en 1901.

Relations entre Madagascar et Durban. — Les navires qui transportent à Durban les bœufs de Madagascar sont la plupart du temps, des vapeurs anglais affrétés soit par des particuliers, soit par des syndicats. Les « Chargeurs Réunis » ont cependant envoyé, cette année, deux vapeurs qui ont apporté dans ce port des bœufs de notre colonie. On m'assure qu'il y aurait intérêt, pour une compagnie française faisant un service régulier entre la France et Madagascar, à prolonger sa ligne jusqu'à Port-Natal. Outre le bétail à prendre à Madagascar, ses bateaux pourraient, à leur retour, charger à Durban des matériaux de construction dont il existe ici un grand stock et dont notre colonie pourrait s'approvisionner.

Il serait également à souhaiter, c'est du moins l'opinion de commerçants français qui ont une grande connaissance des besoins de cette place, qu'une compagnie de navigation française établisse un service régulier entre Bordeaux, Alger et Marseille d'une part, et le Cap, Durban et Delagoa-Bay d'autre part. Cette compagnie devrait avoir des vapeurs de construction moderne, avec chambre frigorifique, de façon à encourager nos négociants à exporter des provisions fraîches, telles que beurre, fromages, poissons, gibiers, fruits, etc., nos produits d'Algérie trouveraient alors un débouché sur ce marché. Cette ligne pourrait compter sur le fret des vins de Bordeaux, des cognacs et des champagnes qui constitueraient à eux seuls, une base sérieuse.

Le Lloyd Autrichien a établi récemment une ligne entre Trieste et Durban qui reçoit beaucoup d'encouragements : un de ses vapeurs tout nouvellement construit, l' « Africa », vient d'arriver ici avec 150 tonnes de fret.

Tant que la France ne sera pas reliée directement aux ports de l'Afrique du Sud, ses relations commerciales avec ce pays ne pourront se développer.

Nouveaux services. — Dans le courant de l'année 1902, les services réguliers suivants ont été créés :

Ligne « Ellerman-Harriso » entre Glasgow, Liverpool et Durban ; « Houston Line » entre les ports anglais, New-York et Durban. Ses services se font en sens inverse de ceux du « Shipping Ring » et ses conditions de fret sont très modérées;

La « Canadian and South African Steamship Company » de Montréal à Durban : subventionnée par le gouvernement du Canada.

La « New Zealand and South African Direct Steamship Company » entre la Nouvelle-Zélande et Durban : subventionnée par le gouvernement de la Nouvelle-Zélande. Enfin, la « Houston Line » et la « Prince Line » réunissent New-York aux ports de l'Afrique du Sud, mais leurs bateaux effectuent la traversée en sens inverse de ceux du « Shipping Ring ».

Ce Vice-consulat a déjà appelé l'attention de nos armateurs (1) sur une association formée par neuf compagnies anglaises et une allemande en 1899 et connue sous le nom de « South African Shipping Ring ». Ces compagnies étrangères ont constitué entre elles un syndicat en vue de supprimer la concurrence qu'elles se faisaient. La situation de cette association qui était jusqu'alors prédominante dans l'Afrique du Sud, semble avoir été sérieusement menacée dans le courant de l'année 1902. Les chargeurs n'ont cessé de protester contre les conditions draconniennes qu'elle leur impose. La Chambre de Commerce de Durban est d'avis qu'avant peu, le contrôle que le « Shipping Ring » exerçait sur la navigation dans ces mers, aura pris fin, ou, du moins, sera modifié de telle façon que les exportateurs obtiendront enfin des réductions sur les frets.

Les efforts persistants des lignes dites de l' « Opposition » ont amené le « Ring » à adopter des méthodes de représailles qui ont eu pour premier résultat d'alarmer les armateurs, mais qui ont ensuite donné gain de cause à ceux qui estiment, et cette opinion est partagée, nous le répétons, par la Chambre de Commerce de Durban, que les chargeurs ne tarderont pas à voir disparaître les abus et les vexations dont ils ont eu trop longtemps à souffrir de la part de cette puissante association.

Nous terminerons ce rapport en donnant la liste des compagnies de navigation qui font partie du « Shipping Ring » et de celles qui sont étrangères à cette association :

Lignes comprises dans le « Shipping Ring ».

La « Union-Castle Mail Steamship Company limited » ;
« Bueknall S. S. Line » ;
« Natal Direct Line » ;
« Aberdeen Direct Line » ;
« Clan Line » ;
« Ellerman-Harrisson Line » ;
« American and African Steamship Line » ;
« Union-Clan Steamship Linie » ;
« Hansa Line » ;
« Deutsche Ost-Africa-Linie ».

Lignes en dehors du « Ring ».

La « Houston Line » ;
« Austrian Lloyds Steam Navigation Company » ;
« Prince Linie » ;
« Canadian and South African Steamship Company ».

Lignes d'Australie.

La « Blue Anchor Line and Aberdeen White Star Line » ;
« New Zealand and South African Direct Steamship Company ».

RODDE,
Gérant du Vice-Consulat de France.

(1) Rapport commercial pour l'année 1899, publié en supplément au *Moniteur officiel du Commerce* du 11 juillet 1901.

Supplément au *Moniteur officiel du Commerce* du 24 Septembre 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 262

ÉTATS-UNIS

Seattle et Tacoma. — Dévoloppement rapide de ces deux villes. L'État de Washington.

VENTE AU NUMERO :

Office national du Commerce extérieur
3, rue Feydeau, Paris (2e).

Librairie Puel de Lobel et Cie
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
245.	—	**Possessions des États-Unis d'Amérique** (Iles Philippines) : Situation des îles Philippines à la fin de l'année 1902.	» 20
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation.	» 10
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902	» 20
248.	—	**Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901.	» 50
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France.	» 30
250.	—	**Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902.	» 10
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations.—III. Exportations. —IV. Maisons de commerce européennes en Perse.—V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse; principaux produits du pays. —VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse.	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation.	» 20
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares.	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 20
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. . . .	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902.	» 20

ETATS-UNIS

Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'Etat de Washington.

San Francisco... Si l'on jette les yeux sur la carte dessinant es contours de la côte ouest des États-Unis, sur le Pacifique, n voit que la ville de Tacoma, située dans l'État de Washington ur le golfe dit « Puget Sound », occupe une position géogra- hique quelque peu identique à celle de Portland située plus u sud, sur l'estuaire de la rivière Colombia dans l'État 'Orégon.

Or si Portland est devenue aujourd'hui la capitale commer- ale (1) de l'Orégon on est autorisé à croire que Tacoma pourra le aussi, devenir un jour la métropole de l'État de Washing- n. Tacoma est en effet placée au centre d'un vaste territoire, che en produits agricoles et miniers, flanquée de vastes rêts séculaires ; elle est aussi le terminus d'une ligne trans- ntinental de chemin de fer : le « Northern Pacific » et pos- de en outre l'avantage précieux de border la rive du Puget, ste bras de mer réuni à l'océan Pacifique par le détroit de an de Funca. Tacoma est donc un port important qui offre utes les facilités pour expédier au dehors les produits de la gion qui l'entoure et agir en même temps comme centre de stribution pour l'intérieur de son district de tous les produits çus de l'étranger.

Ce sont des facilités identiques qui ont donné à Portland, uée sur la rivière Colombia, son extension commerciale et i ont fait que bon nombre de nos voiliers français y vont arger en ce moment.

Mais comme ce n'est point un parallèle entre Portland et coma que nous nous proposons d'établir ici, nous allons sser de côté cette dernière ville pour nous occuper tout bord de Tacoma puis ensuite de Seattle.

En relevant les chiffres statistiques qui concernent la pre- ère de ces deux villes, car ce sont seulement les chiffres qui mettent d'apprécier exactement leur développement com- rcial et industriel, nous nous trouvons très souvent en face ne comparaison avec ceux du commerce de Seattle, sa voi-

---

) Salem est la capitale politique de cet État.

sine contre laquelle elle est animée d'un esprit de rivalité des plus intenses.

Cette rivalité ressort de la lecture de tous les journaux et de tous les comptes rendus commerciaux ; en effet chacune de ces deux villes cherche à acquérir la suprématie non seulement sur sa rivale mais aussi sur toutes les autres villes baignées par les eaux du Puget. On ne pourrait qu'approuver cette ambition, louable d'ailleurs, si elle n'était accompagnée du désir de devancer les événements et de l'illusion de croire et peut-être aussi de l'intention de laisser croire que le fait est déjà accompli.

Fondées presque en même temps, les deux villes de Seattle et de Tacoma ont d'abord marché de pair ; mais, depuis ces derniers temps, Tacoma parait l'emporter et l'on comprend facilement l'élan d'enthousiasme régional qui fait dire à la presse locale que Tacoma est devenue aujourd'hui : « la grande métropole de tout le territoire du nord-ouest ».

Sans vouloir lui disputer ce titre, nous nous bornerons à constater que si elle peut être appelée à devenir l'un des principaux centres d'activité commerciale et industrielle de l'État de Washington, il est douteux qu'elle puisse à elle seule, monopoliser le commerce du Puget et des territoires avoisinants car, outre Seattle, il y a d'autres villes encore situées sur les rives du Sound et du détroit de San Juan de Funca qui participeront par la suite, plus amplement au commerce général. Ce sont d'abord Port Angeles, Port Townsend qui était plus active il y a quelques années qu'elle ne l'est en ce moment, puis viennent Port Blakely, Port Gamble, Point Dungeness, Blaine Everett and Whatcom, ces dernières moins importantes, mais restant cependant des ports d'escale pour les vapeurs de San Francisco à Tacoma.

L'on peut conclure de cela que si le golfe de Puget est considéré comme l'artère commerciale de ces parages, Tacoma n'est point la seule ville appelée à bénéficier des facilités de navigation qui sont offertes à cette région, nous en trouvons d'ailleurs la preuve dans la concurrence même que lui fait Seattle située à 30 milles plus au Nord.

Sans s'attacher ici à chercher et à prévoir quel peut être l'avenir probable de toutes ces villes ni à déterminer à laquelle appartiendra éventuellement la palme commerciale du vaste territoire du Nord-Ouest, nous allons passer rapidement en revue les progrès faits par Tacoma durant ces dernières années et parler ensuite de Seattle.

Du rapport officiel fourni par le receveur des douanes fédérales pour la région maritime du golfe de Puget, de 1895 à 190[illegible] (expéditions et arrivages aux divers points de la côte des Etats-Unis), il résulte que la comparaison globale du commerce de ces sept dernières années fait par les deux villes de Seattle e

de Tacoma, indique une plus grande activité en faveur du port de Tacoma.

Voici, d'ailleurs, les totaux qui le font ressortir.

Tacoma, 68,873,983 dollars.
Seattle, 33,056,791.

Au surplus, le tableau suivant donne le détail de chacune de ces sept années :

SEATTLE.

Années.	Importations.	Exportations.	Total.
		(Dollars.)	
1895 . . .	173.492	301.288	564.780
1896 . . .	308.777	691.939	1.000.719
1897 . . .	440.196	1.981.403	2.421.599
1898 . . .	1.170.539	4.021.123	5.191.862
1899 . . .	3.629.608	3.470.054	7.099.662
1900 . . .	2.804.662	5.862.496	8.667.158
1901 . . .	2.351.811	5.759.403	8.111.214
	10.879.085	22.177.706	33.056.791

TACOMA.

Années.	Importations.	Exportations.	Total.
		(Dollars.)	
1895 . . .	1.816.517	2.857.444	4.673.961
1896 . . .	4.769.745	3.398.482	8.169.228
1897 . . .	5.898.347	5.814.747	11.713.094
1898 . . .	2 511.979	9.438.050	11.950.029
1899 . . .	2.344.438	7.623.336	9.967.774
1900 . . .	2.887.926	7.296.821	10.184.747
1901 . . .	2.360.364	9.854.786	12.215.150
	22.589.317	46.284.666	68.873.983

Toutefois, il convient de faire remarquer que les termes d'importation et d'exportation sous lesquels sont consignés les chiffres ci-dessus ne veulent indiquer en réalité que les expéditions et les arrivages des différents points de l'intérieur des États-Unis sans avoir trait au commerce extérieur proprement dit.

Si nous considérons maintenant le chiffre d'affaires fait avec l'étranger nous voyons alors que le port de Tacoma a exporté pour près de 23 millions de dollars de marchandises en la seule année 1901 et environ 28 millions en 1902, soit une augmentation de 5 millions de dollars d'un exercice fiscal à l'autre.

Le chiffre des importations a augmenté, lui aussi, mais dans une moindre proportion, de 11 millions 1/2 en 1901, il a atteint en 1902, 12 millions 1/2.

Voici les principales marchandises exportées de Tacoma pen-

dant l'exercice écoulé : le blé y est représenté par environ 12 millions de boisseaux avec une valeur excédant 8 millions de dollars; la farine par 1,351,224 barils représentant plus de 4 millions de dollars; viennent ensuite les coutils et cotonnades pour 3,186,962 dollars; le coton en balles (brut), 2,180,550; les bois de constructiou, 1,179,926; la houille, 1,202,695; les métaux précieux en lingots, 2,402,500; le saumon en conserves, 972,842; l'avoine et l'orge, 636,000; la graine de lin, 357,840; mentionnons aussi les peaux à corroyer, l'outillage mécanique et le papier dont il y a quelques fabriques dans ces parages. Il y a évidemment quantité d'autres produits divers trop nombreux pour être détaillés, mais qui parfont les 28 millions du chiffre d'exportation.

Quant aux importations à Tacoma, si nous les considérons par pays de provenance, nous trouvons que la Chine et le Japon viennent en tête de liste pour 6,388,195 dollars, puis l'Amérique du Sud et la Colombie Britannique pour plus d'un demi million, l'Europe n'y figurant que pour 221,000 dollars, soit en tout, avec les arrivages de divers autres pays, le chiffre plus haut rappelé de 12 millions et demi.

Nous avons cherché à nous procurer le détail des importations de provenance européenne afin d'être à même d'édifier les maisons françaises sur le peu d'importance de notre commerce avec ces parages qui sont cependant, activement cultivés, au point de vue des relations commerciales, par les autres pays. Malheureusement il ne nous a pas été possible d'obtenir la liste des produits français qui pouvaient figurer dans les arrivages. Je dis figurer, car on se plaît à croire qu'il y en aurait, au moins pour mémoire, tandis qu'à Seattle, ainsi que nous sommes obligés de le constater dans notre rapport sur le commerce de cette ville, qu'on lira plus loin, il y a : néant pour 1902. — Ce qui est d'autant plus extraordinaire qu'une véritable flotille de navires français est venue rallier ce dernier port.

Hâtons d'expliquer cette situation singulière, elle tient, à ce que nos voiliers viennent sur lest, faute, paraît-il, de pouvoir trouver des produits à charger au moment du départ de France. Nos armateurs achètent alors du sable pour fond de cale et naturellement payent pour le faire décharger à l'arrivée; c'est là, le regrettable commencement de la plupart de leurs opérations commerciales.

Et cependant à côté de cela nous voyons des arrivages de ciment très considérables venir sur des navires anglais aux divers ports de la côte du Pacifique ; il provient d'Allemagne, d'Angleterre et de Belgique, mais aucun ne vient de France, or, cette marchandise lourde est très acceptable comme fonds de cargaison, il faudrait prendre donc au moins la peine de la rechercher; c'est ce que ne font pas les voiliers français.

Revenons au port de Tacoma et insistons sur cette remarque que le chiffre d'exportation de 28 millions de dollars cité plus

haut équivaut presque à la moitié de celui de San Francisco et que ses 12 millions et demi d'importations atteignent presque au tiers du chiffre de la métropole commerciale de la Californie.

Ce qui ressort évidemment des chiffres d'affaires ci-dessus c'est que la majeure partie du commerce de Tacoma est faite avec la Chine et le Japon. Des ports asiatiques, Tacoma a reçu pour six millions et demi de marchandises ce qui équivaut à la moitié du total des arrivages et, en retour, il a été expédié vers ces régions pour neuf millions de produits, principalement de la farine, pour quatre millions de dollars ; des cotonnades et coutils pour trois millions ; du coton brut pour deux millions, etc., etc.

Mais ce commerce, San Francisco en avait auparavant le monopole et c'est depuis l'ouverture de la ligne transcontinentale du Northern Pacific Railway que Tacoma a pu, grâce aux efforts du président de cette grande ligne de chemin de fer, M. Hill, bénéficier d'une portion de ce commerce. Une fois la nouvelle voie ferrée achevée, M. Hill, s'est mis à l'œuvre pour obtenir le transport des cotons bruts de la Louisiane et autres marchandises de l'Est fournissant un grand volume d'affaires et il y réussit au moyen d'un tarif réduit pour le transport de ces produits, si bien qu'aujourd'hui, une grande partie des expéditions en Chine et en Europe est faite de préférence par voie de Tacoma, ce qui donne à cette ville tout le bénéfice de la manutention.

Cependant, il faut que Tacoma y prenne garde, et ses habitants ne devraient point l'ignorer, un terminus de chemin de fer peut se déplacer, et, si cela se réalisait, cette source d'affaires, non l'une des moindres, viendrait à se tarir. Aussi devrait-on, pour bien apprécier le développement commercial de ce port, distinguer entre les affaires qui lui sont propres, c'est-à-dire les expéditions de marchandises de production locale ou les arrivages de produits entrant dans la consommation immédiate de la région et tout ce qui appartient au transit proprement dit ; ce serait toutefois un travail de statistique difficile à entreprendre et pour lequel les éléments nous manquent.

Ce qu'il importe de considérer, c'est la prospérité actuelle de Tacoma prise dans son ensemble, et celle-ci est incontestable à différents points de vue.

Au point de vue du transport des voyageurs de l'Est en Chine, cette ville offre de grands facilités. Sa situation sur le 47e parallèle, c'est-à-dire 10 degrés plus au nord que San Francisco, la met plus à proximité de l'Orient ; les parallèles du nord étant, en effet, moins longs que ceux plus rapprochés de l'Equateur, et l'on estime que le trajet des vapeurs de Tacoma en Chine est d'environ 600 milles plus court, c'est-à-dire deux jours de moins de traversée, avantage à considérer pour les voyageurs ; aussi, beaucoup d'entre eux préfèrent-ils

maintenant cette voie à celle de San Francisco. C'est pourquoi une compagnie de bateaux établie à San Francisco se propose actuellement d'organiser un service entre notre port et Tacoma, en vue de rattraper quelques-uns des passagers de l'Orient débarquant à Tacoma et de les reconduire dans les Etats de l'Atlantique par voie de San Francisco. On estime que le temps du trajet de Tacoma à San Francisco serait pris sur les deux jours gagnés en venant de l'Orient, et que la durée totale du voyage ne serait nullement plus grande; de plus, il n'y aurait pas d'augmentation de prix sur le billet transocéanique, et le touriste aurait ainsi l'avantage de voir deux villes, la Compagnie de vapeurs y trouverait, d'autre part, son compte en développant son commerce de marchandises avec Tacoma.

Le débarcadère du « Northern Pacific », grande voie ferrée transcontinentale, érigée au prix de 15 millions de dollars, se trouve avantageusement situé tout près du port et l'installation en est tout à fait commode pour le transbordement des marchandises.

L'ensemble des lignes de vapeurs reliant Tacoma à la Chine, au Japon, à la Colombie Britannique et à San Francisco comprend plus de 50 vapeurs de fort tonnage, les uns ayant Tacoma comme port d'attache, les autres se contentant d'y faire escale.

Les principales de ces lignes sont celles de :

Glen, qui va directement à Manille, de là à Singapour, à Rangoon, à la Méditerranée et en Angleterre ; elle possède dix vapeurs.

Ensuite, celle dite « China Mutual » qui relie Tacoma aux ports de Chine et compte aussi dix navires ;

Puis, six vapeurs de la Northern Pacific C^e^ desservant le Japon, la Chine et les Philippines;

Une autre ligne possédant trois vapeurs, lesquels vont à Vladivostock, Port-Arthur et dans la Chine septentrionale;

Encore une autre compagnie faisant le service direct à Manille.

Enfin, nombre de lignes moins importantes allant à l'Alaska à Honolulu, San Francisco, New-York et autres points.

De plus il y aura, très prochainement, le service spécial de bateaux plus haut mentionné pour amener à San Francisco les voyageurs de l'Orient et il semble fort probable que cette ligne sera en grande faveur parmi les voyageurs venant de Washington en Californie, car le trajet fait actuellement par le chemin de fer n'est ni des plus agréables, ni des plus réguliers, ni des plus rapides ; il y a, en outre, l'ennui de changer de train à Portland et la difficulté des neiges pendant l'hiver qui quelquefois arrêtent les trains pendant plusieurs jours.

Après avoir parlé de la navigation à vapeur et des chemins

de fer, parlons maintenant du mouvement commercial des voiliers qui fréquentent Tacoma. Ils sont loin d'être une quantité négligeable puisqu'en 1902 il y a eu :

2,206 entrées en douane représentant un tonnage total de 1,230,698 tonnes et 2,222 expéditions, soit un tonnage de 1,348,898 tonneaux.

Ces chiffres sont pour tous pavillons et dans la quantité figure un certain nombre de nos voiliers français, puisque pendant le 4e trimestre de l'année dernière, il y en avait sept.

Ceci nous amène naturellement à parler du port de Tacoma et incidemment de quelques-unes des opérations commerciales qui sont faites par nos voiliers français et cela, point toujours à l'avantage de nos armateurs, comme on le verra.

Port de Tacoma.

Le port de Tacoma est très vaste ; au fond de l'estuaire se dresse le mont Tacoma, de près de 15,000 pieds d'élévation et dont la cime toujours neigeuse produit un effet des plus pittoresque en se reflétant sur les eaux du détroit. Outre que le port est très vaste, il est parfaitement abrité contre les vents de terre et les tempêtes de l'Océan, il offre un excellent ancrage et n'y a ni barre à l'entrée du détroit de Puget, ni banc de sable à redouter sur son parcours.

Les frais de port et d'agence pour les opérations d'un navire sont moins élevés qu'à San Francisco et l'on nous assure que pour un voilier de 2,600 à 2,700 tonneaux, venant sur le lest pour y charger du blé, ils ne devraient pas excéder 18 à 19 mille francs pour un séjour normal et avec équipage moyen.

Ces frais se décomposant comme suit :

	Dollars.
Remorquage de l'océan au port de retour, environ.	900 »
Droits de douane. Entrée 200 et sortie 270.	4 70
Déchargement du lest et chargement du blé, arrimage.	1.387 25
Fardage du navire, planchéiage, toile de jute, etc. .	450 »
Visite des experts assureurs	30 »
Service des bouées (droit payé à l'administration du port)	10 »
Provisions, etc.	502 05
Farine et eau	42 »
Viande de boucherie.	380 »
Toile pour fardage	56 22
Visite de l'officier de santé.	5 »
Divers et frais consulaires	20 »
Soit un total de. . .	3.787 22

Quant aux quais, ils sont en bois, comme dans presque toutes les villes nouvelles d'Amérique et nous pouvons ajouter, sans blesser la vérité, qu'ils laissent encore beaucoup à désirer, mais on les améliore chaque jour et les travaux de remblayage et de revêtement que l'on poursuit sans cesse ne laisseront pas que de les rendre beaucoup plus commodes et pour plus étendus par la suite. Inutile de parler de quais de pierres avec assises au-dessous du fond de la baie dans un pays si nouveau, où la main-d'œuvre est si chère et où l'ouvrier est si peu expérimenté encore. Les générations futures seules en verront, peut-être, la réalisation. En ce qui concerne les opérations de chargement et de déchargement elles s'y font assez rapidement. On se sert de plans inclinés sans fin, roulant sur des galets et mûs par l'électricité que Tacoma se vante de pouvoir fournir en abondance et à un prix très bas. Les sacs sont empilés sur ces plateformes mouvantes et glissent ainsi du navire sur le quai ou réciproquement du quai à fond de cale..

Ajoutons à cela qu'un navire une fois chargé et prêt à lever l'ancre peut partir à toute heure du jour ou de la nuit et en n'importe quelle saison de l'année.

Il n'en est point de même dans les autres ports, il existe, en effet une différence entre Tacoma et Portland, différence que les habitants du pays s'empressent naturellement d'exploiter en faisant ressortir ce fait qu'en décembre dernier, alors que le temps était très défavorable sur toute la côte et surtout à l'embouchure de la rivière Columbia (estuaire de Portland), quatorze navires, tous chargés et qui n'attendaient qu'un moment propice pour faire voile vers la haute mer, durent attendre pendant plusieurs semaines que le vent de tempête qui soufflait du large vint à mollir. Il eût été en effet dangereux de tenter la sortie de l'estuaire à cause du banc de sable qui en barre l'issue et bien que leur tirant d'eau ne fût que de 6 mètres 50 ils eussent couru le risque d'être jetés sur les hauts-fonds comme un de nos navires, l'*Ernest Reyer* dont le souvenir de la perte récente était encore présente à la mémoire de tous.

Parmi ces navires ainsi retenus par suite des difficultés de la sortie, il y en avait qui étaient venus charger à Portland en septembre précédent : tel le navire anglais *Copley* qui, après avoir été expédié en douane dès le 28 octobre, n'avait pu à la date du 3 décembre suivant aller plus loin qu'Astoria, et ce ne fut que bien plus tard que lui et ses treize autres compagnons purent gagner la haute mer.

A Tacoma, tout au contraire, l'accès et la sortie du port sont faciles et les opérations se font beaucoup plus vite. Ainsi l'on estime qu'en un mois, un navire arrivant déjà affrété, peut terminer toutes ses affaires, c'est-à-dire, décharger, opérer son nouveau chargement, compléter son équipage s'il est besoin et se mettre en état de prendre la mer.

Nous en arrivons maintenant au chapitre des opérations con

merciales des navires et il convient de faire tout d'abord une remarque dans l'interêt des armateurs qui envoient leurs voiliers dans le Puget, elle s'applique également à Seattle dont nous aurons à nous occuper.

Nos armateurs ont l'habitude de consentir la plupart du temps une clause tout imprimée dans le contrat d'affrètement (charte-partie) qui lie leur navire à l'affréteur. Cette clause, sur laquelle on passe souvent légèrement, donne à ce dernier la faculté de déplacer le navire après qu'il est arrivé à un premier quai et de l'envoyer à un autre port du golfe, voire même à Portland, pour y terminer son chargement.

Il importerait peu que le navire jetât l'ancre à l'un quelconque des ports : Tacoma, Port-Angeles ou Seattle pourvu qu'il y pût prendre un complet chargement ; mais ce qui est dispendieux pour l'armement, c'est que le chargeur puisse, en vertu de son contrat de nolissement, obliger le navire à se déplacer lorsqu'il est presque chargé pour aller à un port plus éloigné y recevoir un complément souvent insignifiant, composé, tout au plus, de quelques centaines de tonnes de marchandises dont les affréteurs veulent se débarrasser sans payer de transport : généralement un reliquat de marchandises emmagasiné dans une ville quelconque où ils ont un entrepôt.

Un exemple le fera comprendre : un voilier français que je ne nommerai point, venu à Tacoma en décembre dernier où il espérait être complètement chargé dut, au dernier moment, aller à Portland sur l'ordre des affréteurs pour y recevoir comme complément de cargaison un petit lot de farine, parce que ceux-ci ayant une autre maison d'expédition en cette dernière ville, profitaient de ce qu'il ne leur en coûtait rien en vertu de l'option contenue dans le contrat d'affrètement, pour faire déplacer le navire. Sans cette facilité, ils auraient dû expédier à leurs frais la marchandise par chemin de fer de Portland à Tacoma.

Or, voyons les frais qui en résultèrent pour l'armement de Tacoma à Astoria, première étape, il en coûta 800 dollars au navire, puis d'Astoria à Portland ; pour y prendre charge avec retour à la haute mer en dehors de la barre d'Astoria, environ 500 dollars, sans compter les frais courants du navire pendant la durée du déplacement ; disons un total de 8000 fr. et cela pour un navire d'environ 1500 tonneaux, ils eussent été plus élevés en proportion, pour un navire de plus fort tonnage.

Quant à la perte de temps elle fut d'au moins un mois depuis le jour où le navire quitta Tacoma pour se rendre à Portland, jusqu'au moment où il put sortir de la rivière Colombia.

Pour montrer jusqu'à quel point ces frais sont disproportionnés, nous pouvons citer une remarque faite par des personnes compétentes en matière de navigation qui assurent qu'il n'en eût pas coûté plus pour faire redescendre notre voilier français jusqu'à San Francisco.

Il serait donc prudent, on le voit, de ne pas consentir qu'à bon escient l'option susvisée, dans le contrat d'affrètement.

Souvent le déplacement du navire est limité à deux ports au choix sur le golfe de Puget : mais, même dans ce cas, c'est encore une dépense d'au moins 500 fr. sans compter la perte de temps. Nous pourrions citer maints autres exemples, car plusieurs capitaines se sont plaints à juste titre de cet état de choses.

Une fois sur ce chapitre il est bon de faire encore une autre observation au sujet de l'engagement que certains armateurs prennent à l'avance relativement au tonnage et au fardage de leurs navires et de quelques autres travaux indispensables à faire exécuter dans le port où l'on se trouve. Le prix qu'on leur fait payer dans ce cas est toujours le prix fort et les faits ont démontré qu'un capitaine qui jouit de la confiance de ses armateurs, ou un agent de navire expérimenté et sur place, peut en attendant le dernier moment passer un bien meilleur marché.

Prenons, toujours sans citer de nom, un autre exemple qui le fera clairement voir : un trois-mâts français qui aurait pu se faire remorquer pour 60 dollars, étant à Tacoma, a dû en payer 140 en vertu du marché qui avait été consenti d'avance par ses armateurs placés trop loin pour juger de la situation. Un autre enfin, encore un voilier français, dut payer 200 dollars de plus qu'il ne fallait, parce que le contrat de remorque avait encore été passé d'avance avec une maison demandant des prix excessifs.

Il est donc préférable de ne pas se lier par correspondance avec des maisons la plupart du temps nouvellement établies et dans une ville nouvelle, mais plutôt d'attendre que le navire une fois sur place puisse, en faisant agir la concurrence, profiter d'un marché plus avantageux. Il serait certainement intéressant pour ces Sociétés d'armement, d'étudier ces questions et de les approfondir.

En terminant le paragraphe relatif au port de Tacoma, disons un mot en passant de la cale sèche qui y a été établie il y a quelques années et qui peut recevoir des voiliers de toute dimension et même les plus grands vapeurs qui sillonnent actuellement les eaux du Pacifique.

Pendant l'exercice 1901, cette cale sèche aurait visité 90 navires, le plus gros d'entre eux jaugeant 3,100 tonneaux net.

Tacoma (la ville). Fondée il n'y a guère qu'une trentaine d'années, Tacoma possède actuellement une population d'environ 25,000 âmes.

L'aspect du bas de la ville situé près du port est tout à fait différent de celui de la partie haute. En effet, les travaux constants de déblai et de remblai le rendent malpropre tandis que la proximité des bas fonds donne parfois naissance à des émanations peu agréables ; quant aux égouts ils semblent faire totalement défaut.

Pour ce qui concerne le haut de la ville, où se trouvent les maisons de résidence, l'aspect en est beaubouп plus agréable; les rues y sont régulières et les habitations d'apparence coquette, genre chalet, un peu comme dans toutes les villes nouvelles de l'Ouest; mais, malgré leur cachet engageant, elles n'offrent pas les qualités qui distinguent nos constructions françaises; on y sacrifie, en effet, généralement la solidité à l'ornementation extérieure et à une distribution souvent par trop recherchée de pièces et de recoins intérieurs. Il est vrai de dire que les changements fréquents motivés par le développement assez rapide de ces villes nouvelles ne permettent guère de construire d'une manière plus durable. La main-d'œuvre est très chère, la pierre de taille hors de prix et, en définitive, puisqu'une maison de ce genre construite en bois peut résister pendant vingt-cinq ans et donner ainsi tout ce que l'on pouvait attendre d'elle, on n'a aucun regret de la démolir. Elles ne laissent pas d'ailleurs que de coûter assez cher : ainsi l'on ne peut compter faire construire une habitation, genre chalet, d'un rez-de-chaussée seulement et composée de 6 à 7 pièces pour moins de 8 à 10,000 francs.

Tacoma s'enorgueillit d'un parc municipal, assez vaste et bien distribué mais dont la plantation est encore récente.

La ville possède un service de distribution des eaux; une compagnie municipale fournit l'électricité pour l'éclairage et la force motrice; en somme les habitants se plaisent à dire qu'ils jouissent du maximum de confortable que peut offrir une ville en création.

En ce qui concerne la question des égouts à l'absence desquels nous faisions allusion pour le quartier du port, Tacoma ne semble du reste pas être plus mal partagée que la majeure partie des villes américaines, San-Francisco compris, dont il paraît vraiment que c'est là le point faible.

Il y a, en outre, quelques jolies constructions assez solides érigées par des maisons de commerce, des bâtiments publics, et une salle d'antiquités indiennes.

La vie n'y est pas trop chère, comparativement aux prix américains toujours exorbitants; la nourriture et les denrées produites sur place y sont assez bon marché.

L'épicerie, venant en majeure partie de San-Francisco, est naturellement plus chère à cause du transport et des frais additionnels de manutention; la viande, elle, s'y trouve à meilleur compte qu'à San-Francisco et la farine y est en abondance tout comme le bois et le charbon. L'électricité est à la portée de tous et peu chère, elle est fournie par une chute d'eau importante placée à proximité de la ville.

Si l'on considère le côté industriel, on voit que pour une ville nouvelle, Tacoma ne laisse rien à désirer sous ce rapport.

Ainsi on comptait lors du dernier relevé, dressé en 1901, 279 fabriques en opération, représentant un capital engagé de plus

de 10 millions de dollars et faisant un chiffre d'affaires équivalant à près de 17 millions de dollars, soit 85 millions de francs annuellement, avec un personnel d'environ 6,500 employés touchant plus de 338 mille dollars de salaires mensuels.

Parmi toutes ces industries dont nous ne donnerons pas le détail on peut citer comme les plus importantes :

1° Les moulins à farine qui fournissent à l'exportation plus d'un million et demi de barils de farine annuellement;

2° Les scieries de bois et moulures pour la construction des maisons, donnant lieu à un chiffre d'affaires important.

Egalement les scieries mécaniques qui débitent le bois en planches et qui, en 1902, ont fourni à l'exportation près de 109 millions de pieds de bois, mesure équivalant à un pied carré de surface sur un pouce d'épaisseur. Si l'on ajoute au chiffre des expéditions la quantité utilisée sur place pour la construction des bâtiments on arrive à un chiffre total de production de 200 millions de pieds.

Il y a aussi le commerce du charbon qui donne lieu à une exportation importante, environ 30 millions de tonnes par an. C'est d'ailleurs tout près de Tacoma que l'on exploite un charbon réputé excellent pour la fabrication du coke.

Nous ne mentionnerons que pour mémoire, les autres industries, très nombreuses d'ailleurs et très productives aussi, que possède Tacoma, c'est-à-dire les brasseries, les briqueteries, les usines de conserves de poisson, de fruits et de viande ; des fabriques de chaussures, des ateliers de tissage et de fabrication de machines, des fabriques de papier ; des ateliers de carrosserie, des usines électriques et des fabriques de produits chimiques, de savons, etc., etc.

Maisons de banque. — Les intérêts financiers de la région sont entre les mains de plusieurs bonnes banques centralisées à Tacoma. Nous comptons parmi elles : trois banques nationales américaines, deux banques relevant de l'État de Californie et une banque étrangère.

Le chiffre total d'affaires de toutes ces institutions financières a été :

En 1900, de 53,863,000 dollars; en 1901, de 60,190,741 dollars ; et en 1902, de 74,568,336 dollars.

Lesquels indiquent une augmentation constante. Quant aux dépôts en numéraire qui etaient de 7 millions de dollars en 1896, ils ont atteint en 1901, le total de 28 millions et, si l'on ajoutait à ce chiffre celui des valeurs déposées dans toutes les banques de l'État de Washington, on arriverait à 57,300,000 dollars ce qui donne une assez haute opinion des ressources financières d'un Etat relativement encore peu peuplé.

Si l'on veut se rendre compte du progrès commercial de Tacoma l'on ne peut mieux faire que de jeter les yeux sur le tableau

comparatif suivant, qui indique pour 1901 et 1902 les principaux chiffres du commerce et de l'industrie :

	Chiffre d'affaires ou de production en 1901.	1902.
Commerce de 1/2 gros. . . .	16.796.000	21.233.000
Nombre des maisons de gros .	127	142
Produits manufacturés. . . .	16.957.600	22.869.975
Nombre des usines.	279	280
Capital engagé	10.217.000	13.420.000
Nombre des employés de fabrique	6.467	7.299
Salaires mensuels.	338.075	403.170
Expéditions de bois de construction par eau (pieds) . .	61.735.087	100.741.670
Valeur de la production des scieries locales	2.965.700	3.847.500
Portes et fenêtres, moulures .	1.404.000	2.387.075
Exportations de farine. . . .	813.455 barils	1.128.530
— de blé	10.427.601 boisseaux	11.363.896
— de biscuits . . .	8.843.934	10.978.750
— de charbon. . .	1.090.852	2.004.095
— de coton brut. .	1.790.771	2.143.697
— — manufacturé. .	1.482.444	3.303.248
Exportations à destination de l'Orient.	6.650.198 dollars	8.901.521
Commerce fait par les vapeurs ralliant Tacoma	33.635.595 dollars	37.926.515
Importations de soie	1.383.389	1.671.454
— de thé	1.353.707	851.850
— de natte chinoise	898.815	1.079.508
— de ciment . . .	53.611	»
Construction de wagons . . .	1.400.000	2.000.000
Fonderies.	3.250.000	4.766.000
Meunerie	2.000.000	2.930.000
Navires expédiés	839	877
Transactions de banques. .	60.190.741	74.568.336
Transferts de biens, fonds . .	3.793.749	4.463.820
Constructions de bâtiments. .	832.016 dollars	1.105.761

Disons, enfin, à l'avantage de Tacoma et nous aurons ainsi complété un tableau assez exact de sa situation actuelle, que l'intendance de l'armée des États-Unis a jugé à propos d'y établir un dépôt qui s'occupe des approvisionnements de bois, fourrages, etc., et des expéditions à destination de Manille, la nouvelle colonie des Philippines.

SEATTLE

Après avoir fait ressortir tous les avantages dont Tacoma s'énorgueillit et lui avoir donné dans ce travail, la première place à laquelle elle aspire, il convient de s'occuper de Seattle de l'aînée, qui supporte le sentiment de rivalité de sa cadette avec une tranquillité d'âme qui lui constitue déjà une présomption d'égalité, si ce n'est de supériorité.

Parmi tous les avantages que nous avons énumérés en faveur de Tacoma : situation sur le détroit, position commerciale avantageuse, etc., il n'en est pas un que l'impartialité ne nous oblige à reconnaître également à Seattle. Quant à l'activité des habitants et à son développement extraordinaire, on va pouvoir juger qu'ils ne sont pas moins grands pour l'une que pour l'autre.

Avant d'aborder les détails commerciaux, nous croyons nécessaire de donner quelques renseignements sur la ville de Seattle, ville née il y a tout juste un demi-siècle dont les commencements ont été lents et qui est assurément peu connue en France. Elle n'est point la capitale de l'État de Washington c'est Olympia qui en est le siège politique, mais elle en est à coup sûr le centre commercial le plus important, quoiqu'en disent les habitants de Tacoma.

Fondée en 1853, elle n'avait encore que 1,107 habitants en 1870 ; en 1880, le recensement en indiquait 3,533, puis 43,000 en 1890 ; dix ans après, ce nombre était porté à 81,000 résidents et, aujourd'hui, on en compte 125,000, soit presque le tiers de la population de San-Francisco et, si l'on se reporte au chiffre des habitants de Tacoma, on voit qu'il y en a cinq fois plus à Seattle.

Les édifices et les monuments publics y ont un air d'importance et de solidité qui donne au visiteur l'impression d'une ville sérieuse et qui n'en est plus à sa période de début. Bien que son développement ait été très rapide comme c'est le cas de la majeure partie des villes américaines à leur début, rien ne semble faire présager qu'elle doive s'arrêter dans sa croissance ; bien au contraire, tout nous porte à croire qu'elle continuera à grandir et pourra dépasser peut-être, dans quelques années non seulement en population, mais en importance commerciale et maritime, beaucoup d'autres villes de la côte du Pacifique. En effet, grâce à sa situation géographique et à la richesse du pays qui l'entoure, elle semble destinée à devenir, pour le nord-ouest des États-Unis ce qu'est San-Francisco pour le sud-ouest, ce que la Nouvelle-Orléans est pour le sud, ce que Chicago est pour le centre-nord et ce que New-York est pour la côte de l'Atlantique.

Au point de vue hydrographique, le port de Seattle est un des plus beaux et des moins dangereux du monde. C'est en tout cas l'opinion des capitaines de navires français qui l'ont visité. Au point de vue commercial, son importance grandit à pas de géant, bien que le côté manufacturier ne soit pas encore aussi développé qu'on le désirerait.

Les chiffres statistiques suivants feront toucher du doigt l'importance du mouvement commercial et sa progression :

Ainsi, en 1896, les importations n'étaient que de 395,239 dollars, tandis qu'en 1901, elles atteignaient le chiffre de 5 millions, et pendant l'exercice écoulé, elles sont montées jusqu'à 8,785,243 dollars, c'est-à-dire qu'elles ont triplé en six ans.

Quant aux exportations, elles ont presque décuplé pendant ce même laps de temps :

En 1896, 1,816,577 dollars; en 1900, 6,954,749 dollars; en 1901, 8,712,814 dollars; en 1902, 10,991,985 dollars.

Il ne nous est pas possible de diviser les chiffres globaux de l'importation et de l'exportation en les mettant en regard de chacun des produits qu'ils représentent pour le cours des années de 1900 à 1901, puisque la douane n'a pas publié de rapport détaillé.

Mais la direction du port de Seattle ayant fourni pour la première fois cette année, le compte-rendu détaillé de 1902, nous pensons qu'il ne sera pas inutile de le reproduire, d'autant plus qu'il indique les pays de provenance des diverses marchandises reçues :

Marchandises.	Valeur.
Orient (Chine, Japon, etc.) :	
Marchandises diverses	1.204.250 dollars.
Thé, 2,929 caisses	104.387 —
Curiosités	12.757 —
Oranges, 3,073 caisses	2.232 —
Riz, 29,000 sacs	90.394 —
Plantes bulbeuses	362 —
Sacs à blé, 623 balles	49.998 —
Soie grège, 8,579 balles	3.649.052 —
Tissus de soie	300.510 —
Tapioca, 1,700 sacs	6.056 —
Porcelaines, 4 caisses	176 —
Liqueurs, 14 —	116 —
Ananas, 52 —	398 —
Noix muscade, 50 sacs	7.211 —
Nattes, paillassons	265.468 —
Peanuts (noisette de terre)	85 —
Total	5.693.452 dollars.

Allemagne :

Ciment, 133,991 barils	395.973 dollars
Eaux minérales, 330 caisses	2.970 —
Bière, 200 caisses	800 —
Total	399.743 dollars

Angleterre :

Marchandises diverses	19.988 dollars
Tissus de lin	3.252 —
Fer ouvré	5.500 —
Tapis linoleum	203 —
Fer en saumon	34.910 —
Argile réfractaire, 693 barils	2.728 —
— en sacs	2.120 —
Briques réfractaires	51.251 —
Liqueurs, 1,412 calsses	15.183 —
Briques à couteaux	325 —
Pipes en terre	1.414 —
Verre à vitres, 180 caisses	897 —
Glaces pour vitrines	9.080 —
Silice vitreuse, 1,210 sacs	9.000 —
Whisky, 513 barils	15.183 —
Cornichons	465 —
Huile dite de Lucca	1.575 —
Vinaigre	250 —
Groseilles, 20 barils	15.183 —
Soda en poudre	786 —
Sel gemme, 50 tonnes	250 —
Rouge de Venise, 171 barils	2.563 —
Zinc en feuilles	209.556 —
Rails d'acier	221.236 —
Solives et madriers	13.583 —
Marmelades	3.740 —
Marchandises diverses	» —
Total	640.221 dollars

Colombie Britannique :

Liqueurs, 7.245 caisses	76.712 dollars
Champagne	532 —
Bières	725 —
Thé, 419 caisses	7.202 —
Poisson salé, 5,051 caisses	40.408 —
Café, 200 sacs	6.800 —
Riz, 3,916 sacs	4.801 —
Sirops	300 —
Peaux de phoque	713 —
Oranges, 400 caisses	3.339 —
Rails en acier	25.103 —
Poudre de chasse, 2,670 boîtes	19.278 —

Verreries, 238 caisses	20.081	dollars.
Saumon, 4,157 caisses	20.318	—
Sacs, 401 balles	49.768	—
Nattes et paillassons	3.489	—
Saindoux	540	—
Feux d'artifice	700	—
Sel, 240 tonnes	1.225	—
Tapis et toile cirée	64.074	—
Confitures	171	—
Drap, 25 balles	1.131	—
Marchandises diverses	497.396	—
Total	844.806	dollars.

France : Néant.

Il faut remarquer dès à présent ce mot néant que nous sommes obligés d'écrire ici, en insistant sur ce fait que, durant cette année, plusieurs voiliers français ont rallié le port de Seattle pour y venir chercher nombre de marchandises à destination de l'Europe mais non de la France, et sans y apporter le moindre produit français.

Et, de fait, il se vend cependant quelques épiceries et conserves françaises à Seattle, mais elles ne sont pas d'importation directe ; elles viennent par voie de San Francisco, de New-York ou de la Nouvelle-Orléans, et il semblerait préférable que nos produits français fussent apportés directement par nos voiliers et que ce nouveau champ commercial fut exploité au bénéfice de notre commerce et au plus grand avantage de l'acheteur.

Consultons maintenant les chiffres d'exportation pour le même exercice 1902.

Nous trouvons à destination de

l'Orient :

Marchandises diverses	662.657	dollars.
Coton brut, 101,623 balles	4.620.391	—
Farine, 333,791 barils	996.166	—
Conserves de viandes	694	—
Vélocipèdes	43.640	—
Coffre-forts	1.034	—
Tissus de lin	1.371.882	—
Argent en lingots	1.599.577	—
Viandes fumées	2.382	—
Plomb en saumons	28.204	—
Tôle de fer	41.631	—
Peaux	5.716	—
Blé	4.566	—
Automobiles	1.214	—
Mercerie	30.789	—
Saumon en conserve	60.107	—
— salé	88.314	—
Bière	2.450	—

Coquillages	2.000 dollars.
Papier	17.432 —
Lait condensé	5.176 —
Poissons secs	7.250 —
Epicerie	2.193 —
Cigarettes	85.702 —
Liqueurs, 1,249 caisses	13.999 —
Divers	174.142 —
Total	9.869.308 dollars.

Iles Philippines :

Bœuf en conserve	49.500 dollars.
Autres viandes conservées	1.040 —
Cornichons	196 —
Jouets	490 —
Chevaux	4.500 —
Avoine, 5,633 tonnes	81.742 —
Foin, 3,640 tonnes	52.590 —
Planches	9.832 —
Bois de construction	11.000 —
Tabac à fumer	71.229 —
Farine, 2,010 barils	6.118 —
Papier	2.272 —
Marchandises diverses	72.912 —
Total	363.421 dollars

Notons ici que l'acquisition des Iles Philippines a procuré aux États-Unis un nouveau marché et non pas un des moins importants, car si l'on ajoute au chiffre d'exportation ci-dessus celui des expéditions de San Francisco, on arrive à un total d'ensemble très respectable.

Colombie Britannique :

Viandes fumées	159.898 dollars
Moutons sur pieds	129.454 —
Chevaux	24.638 —
Divers animaux	2.000 —
Farine, 11,562 barils	34.533 —
Blé	53.915 —
Produits de moûture	44.000 —
Foin	8.779 —
Epicerie	3.200 —
Saumon en conserves	80.245 —
Lait	6.426 —
Bière	8.257 —
Champagne	1.440 —
Riz, 2,352 sacs	4.752 —
Salpètre, 594 barils	7.219 —
Verrerie	2.341 —
Verres à vitres	4.000 —
Huile	2.000 —

Fourrures	1.800 dollars.
Sulfate de cuivre, 128 barils	2.584 —
Briques	670 —
Zinc en feuilles	30.405 —
Rails d'acier	54.639 —
Ciment	5.151 —
Charbon	773 —
Bois	1.580 —
Bois poutres	39.124 —
Marchandises diverses	852.213 —
Total	1.566.036 dollars.

Angleterre :

Saumon en conserves	1.832.688 dollars.
Blé, 28,415 tonnes	624.352 —
Marchandises diverses	212.697 —
	2.669.737 dollars.

Allemagne :

Bois, farine et papeterie	6.840 dollars.

Afrique du Sud :

Céréales	495.903 dollars.
Saumon	9.010 —
Farine	11.000 —
Bois	11.396 —
Diverses	4.964 —
Total	532.273 dollars.

Amérique du Sud :

Bois de construction, farine et blé	23.412 dollars.

Viennent ensuite des exportations de farine, blé, bois de construction, fruits, saumons, etc., aux pays suivants :

Nouvelle-Calédonie, total	8.344 dollars.
Australie	38.700 —
Iles Jiji	1.983 —
Amérique Centrale	9.441 —
Chili	23.033 —
Mexique	2.197 —
Corée	1.620 —
Sibérie (Vladivistock et autres points)	55.000 —
Iles du Cap Vert	117.300 —

Notons, en terminant cette énumération, qu'il n'y a pas eu de marchandises exportées de Seattle en France ou, en d'autres termes, que nos voiliers français ont transporté des cargaisons de retour à d'autres pays que la France.

Cette énumération des marchandises importées ou exportées de Seattle nous amène forcément à donner le nombre des

navires venus dans le port et expédiés à l'étranger pendan l'année 1902.

Nombre des navires venus de l'étranger à Seattle (à l'exclu sion du cabotage) :

Vapeurs, 656 ; tonnage 868,759;
Voiliers, 163; tonnage, 165,461.

Navires expédiés de Seattle :

Vapeurs, 645; tonnage, 864,296:
Voiliers, 143; tonnage, 143,510.

Comme conclusion, il ne nous reste plus qu'à reprendre et commenter en quelques lignes le triste mot : néant, que nou avons été obligé d'écrire plus haut en regard du nom de notr pays dans le tableau général des importations et dans celui de exportations pendant l'année 1902. Aucun produit n'a donc ét exporté à destination de la France et aucun produit françai n'a été directement importé à Seattle; telle est la constatatio désolante qu'il faut faire et cependant des produits français s vendent dans tous les principaux magasins de la ville. Com ment y arrivent-ils? Par l'intermédiaire des importateurs d New-York, de la Nouvelle-Orléans, de San Francisco, qui le envoient sur commande à Seattle par chemin de fer. Il y a évi demment là un surcroît de dépense de transport et de frais d manutention. Il serait donc beaucoup plus avantageux pou l'acheteur et évidemment plus pratique pour nos maisons fran çaises d'exportation de les expédier directement par nos voi liers qu'une subvention libérale pousse à sillonner les mer: Nous l'avons dit plus haut et nous nous répétons volontaire ment pour ceux qui peuvent en faire leur profit : nos marchai dises françaises ainsi importées coûteraient beaucoup moins il serait plus facile de trouver des maisons connues de Seatt auxquelles on pourrait concéder des représentations, avec pr vilège de revendre sur tout le territoire du Nord-Ouest certai de nos produits susceptibles d'y être appréciés par le conson mateur, tandis qu'avec le procédé dispendieux actuelleme employé, nous restreignons de nous-mêmes et forcément notr vente.

C'est ainsi, d'ailleurs, que venaient à San Franciscc les art cles français aux premiers temps de la Californie; c'est ain que le commerce d'exportation par voie de Bordeaux était alo des plus florissants.

Dans une ville comme Seattle, dont la population dépas actuellement 125,000 âmes et va constamment en augmentan dans une ville qui est un centre où viennent s'approvisionn la plus grande partie des mineurs de l'Alaska, où la clas aisée augmente tous les jours et où bon nombre de ceux q ont accumulé une petite fortune après quelques années de pr vations passées dans le nord du globe, viennent se retirer, ain que les heureux auxquels le hasard des mines a fait gagner u

petite fortune et ceux encore qui ont réussi dans des spéculations de terrains ou dans les entreprises diverses qui éclosent dans toute ville naissante; dans ces pays nouveaux, il semble, disons-nous, que les produits français pourraient trouver un marché aussi grand pour le moins que les produits anglais. Et, ne l'oublions pas, l'Angleterre a exporté à Seattle pour plus de 2 millions 1/2 de marchandises en 1902.

Plus d'un tiers des navires qui sont venus à Seattle pendant l'année dernière battaient pavillon britannique, tandis que l'on n'a eu la visite que de six voiliers français : quatre sont venus sur lest, un autre était chargé de ciment d'Anvers, mais aucun n'a apporté quoi que ce soit de France. Les vins de Bordeaux, les Bourgognes, les Champagnes, les Cognacs, les liqueurs françaises de toutes sortes se vendent cependant dans les cafés de Seattle, et ils sont en nombre! Tous ces produits donc pourraient venir à bord des voiliers comme aussi les conserves alimentaires de choix, les produits pharmaceutiques, les essences, etc., en un mot tout ce qui est exporté de France à New-York, l'exception, bien entendu, des articles légers et délicats : les modes, les soieries, etc., qui ne peuvent être confiés à des voiliers, parce qu'ils doivent venir au plus vite et éviter les risques de mer. La mode, en effet, n'attend pas et, une fois la saison passée, la valeur de tout ce qui s'y rapporte devient illusoire.

Et en guise de conclusion à ce chapitre, que l'on nous permette de renouveler une remarque que nous avons bien souvent déjà faite à nos voyageurs de commerce français, malheureusement trop rares sur les côtes du Pacifique comme partout ailleurs du reste.

L'on trouve naturel que des acheteurs américains viennent s'approvisionner en France des articles de choix qu'ils désirent puisqu'ils ne les peuvent commander facilement sur place, mais combien ne semblerait-il pas plus pratique que ces mêmes marchandises eussent des représentants ici, des agents commerciaux, munis d'échantillons et capables de faire valoir les produits?

Flatter la vue, l'odorat, le goût, n'est-ce pas commencer à faire naître le désir d'acheter. Nous répétons toutefois ce conseil sans grand espoir de le voir suivre, en nous retranchant derrière cet axiome commercial que rien n'est vendu sans effort et que pour une fois que le client vient chercher la marchandise il est dix occasions de vendre que l'on manque si on ne la lui propose pas. Aussi les vendeurs américains qui le savent bien ne se font-ils pas faute, eux, de presser leurs clients, échantillons en main (1).

---

(1) B. — Il ne rentre pas dans les limites de ce compte rendu d'ordre général d'indiquer les adresses de maisons susceptibles d'acheter nos produits français, c'est-à-dire de maisons qui les ayant déjà en vente pourraient traiter affaires directement; elles sont d'ailleurs fournies par le Consulat à notre Office national du Commerce extérieur où les intéressés peuvent en avoir communication.

L'ÉTAT DE WASHINGTON

Après avoir parlé de la croissance rapide des deux plu grandes villes du Washington, il faut nous arrêter quelqu peu sur la situation prospère de l'État lui-même au développe- ment industriel duquel Tacoma et Seattle ont puissammen contribué et dont elles reçoivent en retour les meilleurs effets sous forme d'activité commerciale et industrielle, grâce au richesses minérales, agricoles et forestières qui abondent su son territoire et qui semblent offrir un champ illimité au tra vail des habitants.

La population du Washington était en 1901 de 522,000 âme et bien qu'elle augmente chaque année on ne compte guèr encore actuellement que 10 habitants par mille carré; mai n'est-ce pas la rareté même des habitants qui fait ressortir leu activité et leur énergie ?

L'État de Washington est divisé en deux parties par le montagnes Cascades qui vont du nord au sud.

Le territoire situé à l'est de cette chaîne de montagnes est de plus favorable à la culture; il est également adapté aux céré ales et aux fruits et le climat en est des plus propices à l'élevag des animaux. Quant à la partie située à l'ouest c'est pour ain dire une immense forêt.

Dans les montagnes Cascades et les arêtes qui en descender on trouve quantité de métaux; l'or et l'argent y sont exploité avec assez d'avantages.

Dans le Nord de l'État on a trouvé du charbon en abondanc c'est-à-dire aux environs de Bellingham Bay. Plus près d Seattle dans le comté de King et également dans le comté d Pierce dont Tacoma est la capitale se trouvent aussi des mine de charbon et ce sont les plus importantes on cite entre autre les mines de : Roslyn, Carbonado. Idilkeson Burnett, Pittsburg Fairfax, New-Castle, Coal-Creek, Lawson, Franklin, Blac Diamond, Reuton, Issaquah, Cedar-Mountain, Cumberlan Palmer, Leary, Blue-Canyon et Cokedale.

Ces diverses mines ont produit en 1900, 24,418,034 tonnes houille et, en 1902, elles ont donné à l'exportation plus 30 millions de tonnes, indépendamment de la consommati locale.

Le développement agricole de l'Etat a été aussi des pl rapides. Il n'est peuplé que depuis quelques années à peine, la majeure partie des terrains est déjà occupée; chaque ann de nouveaux espaces sont soumis à la culture des céréale Outre d'immenses champs de blé cultivés depuis longue dat il y a encore des terres du Gouvernement qui sont concédées fur et à mesure aux immigrants.

Ainsi, en 1902, le bureau des terres fédéral indiquait que 1,495,954 acres avaient été mis entre les mains des particuliers. Or, comme ceux-ci sèment généralement du blé pour première récolte la production de cette céréale est-elle très importante dans l'État de Washington. Actuellement elle est d'environ 30 millions de boisseaux, d'une valeur moyenne de 83 millions de francs, et tout semble porter à croire qu'elle ira en augmentant.

On y récolte en outre de l'avoine pour 2 millions 1/2 de dollars, du foin et autres plantes fourragères pour 6 millions de dollars.

La récolte de houblon y devient chaque année plus importante : de 500,000 dollars en 1901, elle a atteint 1 million 1/2 en 1902 ; la majeure partie en est exportée mais une grande quantité est néanmoins consommée sur place par les nombreuses brasseries de l'État.

Vient ensuite l'élevage des animaux domestiques qui s'y fait en grand ; on comptait, en 1902, 1,355,000 têtes de bétail évaluées à 12 millions de dollars.

Quant aux produits des laiteries, ils ont atteint une valeur de 4 millions pour le même exercice. L'élevage de la volaille aurait également donné un bon rendement : 3 millions environ.

Il y a aussi de nombreux troupeaux de mouton et les races porcine et chevaline y sont largement représentées.

Les pêcheries sont encore une autre source de revenu. On pêche dans les eaux du Puget-Sound et des rivières de l'État de Washington le saumon, la morue, le « halibut » (grand poisson blanc), espèce de plie, le hareng, la sole, l'éperlan, la truite saumonée, etc.

En 1900, on a mis en boîtes dans les fabriques de Puget-Sound 40,450 caisses de saumon représentant 2,347,280 dollars, et en 1902 on a atteint le chiffre de 778,000 caisses valant ensemble 4 millions de dollars. Toutes les autres pêcheries réunies ont produit en plus de cela pour six millions de dollars de marchandises.

En outre, on trouve dans les eaux du Washington des huîtres, des crabes, des clovisses, des crevettes et des moules d'assez bonne qualité et en quantité notable. L'établissement d'ostréiculture d'Olympia fait de grands progrès, les huîtres y sont assez petites mais elles commencent à être très appréciées, puisque autant que celles de l'est des Etats-Unis.

Notons aussi l'industrie meunière, mais sur laquelle nous ne nous appesantirons pas, vu que les minoteries étant installées dans les différentes villes de l'État, elles ressortissent principalement de Seatle et de Tacoma.

Nous pouvons rappeler cependant qu'il a été exporté de l'État de Washington, en 1902, plus de 1 million 1/2 de barils de farine, d'une valeur estimative de près de 5 millions de dollars.

Vient maintenant l'industrie des scieries mécaniques qui peut se développer sans crainte car les forêts de l'État de Washington d'où provient le bois en grume sont excessivement vastes et l'exportation du bois débité en planches et en madriers ne semble pas limitée, pour l'instant du moins.

D'après un cubage estimatif, fait grosso modo, cela va sans le dire, on pourrait évaluer le bois en forêt à environ 195 milliards et demi de pieds et au taux de l'exploitation actuelle ces forêts pourraient alimenter l'industrie pendant au moins un siècle sans reboisement. C'est du moins ce que les habitants du pays se plaisent à croire. Quant à nous nous sommes un peu plus sceptiques sous ce rapport, car, si nous considérons les forêts des États de l'Est, c'est-à-dire du versant de l'Atlantique, particulièrement celles du Michigan, lesquelles n'ont certes pas été mises en coupe réglée avec les perfectionnements des scieries modernes, depuis un siècle nous voyons déjà les propriétaires se plaindre de leur épuisement et être obligés de venir sur le Pacifique acquérir de nouvelles exploitations forestières.

Le bûcheron américain n'est pas parcimonieux, on le sait, et dans la mise en coupe, il fait de larges déchets inutiles ; de plus il y a, par suite de négligences habituelles, des incendies fréquents et quantité d'autres causes viennent encore réduire de beaucoup la durée estimative d'une forêt. En outre, il n'y a point encore, à proprement parler, d'administration forestière aux États-Unis et là où la hache a passé rien ne repousse plus.

Voici comment l'on procède pour l'abatage des arbres. A hauteur d'homme, l'arbre est entaillé en sifflet par deux ouvriers munis de cognées, puis au moyen d'une scie de bûcheron, longue de plusieurs pieds, la section est pratiquée. Le chemin de scie étant maintenu ouvert au moyen de coins qui supportent le poids de l'arbre, au dernier moment les ouvriers se retirent et l'arbre tombe dans la direction désirée, il est ensuite traîné au moyen de chevaux ou de bœufs jusqu'au campement, où il est sectionné en tronçons qui sont ensuite portés par voie ferrée jusqu'aux scieries de Tacoma qui débitent alors le bois en planches ou madriers.

Les essences principales des forêts de Washington sont le sapin rouge, le sapin jaune, celui dont le bois est blanc, mais est beaucoup plus dense que celui du sapin d'Europe, il y a en outre le pin argenté, le cèdre, le sapin spruce, le mélèse, puis l'érable et une petite proportion de peupliers cotonneux croissant surtout le long des rivières et encore une espèce d'aune ; on n'y rencontre guère de sapins bouleaux.

L'industrie du bois comporte non seulement le sciage en planches pour l'exportation, il y a aussi, nous l'avons déjà dit, des fabriques de portes et fenêtres, de moulures d'ornementation, de bardeaux pour toiture, etc., qui font l'objet d'un commerce important ; la totalité de ces industries a donné, en

902, un chiffre d'affaires égal à environ trente millions de ollars.

Disons un mot, maintenant, des terrains agricoles, question ntéressante surtout pour ceux qui cherchent à s'établir en ays étranger. D'une manière générale, les terres dans le Vashington sont à un prix abordable, mais les concessions du ouvernement des États-Unis faites aux immigrants, moyenant une redevance minime, ne sont pas toujours aussi avanageuses qu'on le croit, loin de là, et cela s'explique du reste ; l'abord, elles sont éloignées d'un centre et, pour commencer, il faut construire des voies de communication, défricher la terre ensuite et, après plusieurs années d'un labeur incessant et des plus pénibles on finit par se rendre compte que par suite de l'absence de voisins et de la presque impossibilité de vendre ses récoltes au loin, les conditions de l'existence ne sont pas aussi faciles qu'on l'avait espéré. Finalement les premiers colons finissent presque toujours par vendre leur propriété avec perte. Tel est le résultat presque certain de leurs efforts. Ces terrains donc, soit qu'on les obtienne personnellement, soit qu'on les achète à un prédécesseur, sont rarement avantageux.

Il vaut mieux acheter, à notre avis, dans les parties plus peuplées et mieux connues ; là le terrain peut valoir de 10 à 20 dollars l'acre, pour une ferme de quelque étendue, y compris les bâtiments, écuries, il est encore meilleur marché à ce prix que celui qu'on donne, pour ainsi dire, dans les endroits éloignés.

Plus près des villes, il reste encore quantité de petits lopins de terre qui peuvent être achetés à des prix raisonnables et sont propices à la culture des fruits ou à l'élevage de la volaille et de quelques animaux domestiques, une petite famille peut souvent trouver ainsi les moyens de vivre.

Les compagnies de chemin de fer vendent aussi des terrains qu'elles ont reçu comme concession du gouvernement des Etats-Unis lors de leur installation ; mais celles-ci offrent les mêmes inconvénients que les terres du gouvernement proprement dites à l'exception toutefois qu'elles sont un peu plus près d'une voie ferrée. Mais malgré tout souvent encore fort loin d'une station.

En définitive, nous n'engagerions pas un nouvel arrivant à acheter quoi que ce soit avant d'avoir passé au moins deux ans dans le pays et avant d'avoir pu acquérir ainsi une expérience pratique des choses du pays et de la valeur des propriétés, expérience sans laquelle il aurait certainement la plus amère des désillusions.

Pour s'appliquer plus spécialement ici à l'Etat de Washington ces réflexions, ces conseils n'en doivent pas moins être étendus à tous les Etats de la circonscription consulaire et, bien qu'ils ne semblent se rapporter qu'à la situation des agriculteurs immigrés, ils intéressent en définitive tous les immigrés à quelque profession qu'ils appartiennent, ils intéressent tous ceux que des récits féériques propagés à plaisir pourraient attirer sur les côtes du Pacifique.

Ce que nous voudrions c'est qu'avant de se décider à venir

ici, le petit nombre — petit nombre qui va d'ailleurs diminua d'année en année, — le petit nombre de nos compatriotes résolu à s'expatrier fut loyalement et largement informé des conditio de l'existence en Amérique; conditions si différentes de l'est l'ouest, du nord au sud, si différentes même d'Etat à Etat, différentes du Névada à la Californie ; ce qui serait à souhaite c'est qu'on ne vînt point ici, au hasard, persuadé que la Ter promise s'étend du cap Feottery à San Diego et qu'il suffit d atteindre pour devenir en quelques années un petit Crésus.

La vérité est que pour un immigré qui fait fortune, que pou dix qui gagnent largement leur vie on en peut compter nombr d'autres qui traînent une existence lamentable, éternels chemi neaux et de quelles routes ! obligés de gagner leur pain à mill travaux sans lendemain, tantôt terrassiers, tantôt manœuvres tantôt bûcherons, tantôt employés à la récolte des céréales, à l fenaison, à la cueillette des fruits, travaux qui n'aboutissent qu trop souvent à la mine.

Celui qui a un métier, celui qui peut parvenir à l'exercer, ca tous n'y arrivent point grâce aux Unions, trouve ici, cela es certain, des salaires plus élevés qu'en Europe ; veut-on que nou écrivions qu'il gagne trois fois plus ? Soit. Mais ses dépenses sont dans la même proportion ; entraîné par l'exemple, par les habitudes de ceux qui l'entourent, il économise en raison inverse de sa paie et, tout bien considéré, après quinze ou vingt ans de labeur il n'a pas mis davantage de côté que s'il était resté dans le vieux pays, comme l'on dit ici.

Telle est la réalité.

Mais revenons à l'Etat de Washington, à Seattle et à Tacoma.

Les documents que l'on vient de parcourir démontrent que l'effort d'expansion de la grande agglomération américaine de la côte ouest se tourne en ce moment avec ardeur vers l'Orient.

Alors que jadis San Francisco, puis Los Angelos et San Diégo qui avait suivi de près le mouvement, suffisaient au besoin de ce commerce, il a fallu, après la récente extension militaire au dehors, de nouveaux débouchés ayant été ouverts, se préoccuper d'avoir de nouveaux ports. Honolulu, les Philippines, le Japon et la Chine surtout que l'on vise en ce moment, — nouvelles soupapes à l'intense activité de la population des rives du Pacifique, ont entraîné la création de nouveaux centres industriels et commerciaux. C'est en remontant au nord qu'on les a trouvés ; les ports de Tacoma et de Seattle, grâce à leur position naturelle si avantageuse, ont été choisis pour en devenir les indispensables foyers d'exportation.

Ce ne seront certes point et dans un avenir rapproché, les moins importants. Nous nous garderons toutefois bien d'en conclure que San Francisco, Los Angelos et San Diégo seront complètement éclipsés par eux, mais ils auront avant peu dans Seattle et Tacoma de puissants auxiliaires sinon de hardis rivaux.

DALLEMAGNE,
Consul général de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 24 SEPTEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX
DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 263

ALLEMAGNE

Situation économique de l'Allemagne en 1902.
Commerce et industrie du Wurtemberg.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix
246.	—	**Russie** : Aperçu de la situation économique du grand-duché de Finlande en 1902. — Exportation. — Importation.	» 10
247.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902.	» 20
248.	—	**Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901.	» 50
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France	» 30
250.	—	**Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902.	» 10
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse ; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation..	» 20
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares.	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 30
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. . . .	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902..	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'Etat de Washington.	» 20

ALLEMAGNE

Situation économique de l'Allemagne en 1902. Commerce et industrie du Wurtemberg.

Stuttgart, 26 août 1903... Les espérances d'amélioration économique que l'on se plaisait à entretenir depuis deux ans en Allemagne ne se sont pas encore réalisées et l'année 1902 doit être considérée, de même que la précédente, comme une année de crise parfaitement caractérisée. A vrai dire, les intéressés affichaient à cet égard une confiance que, dans leur for intérieur, ils étaient loin de ressentir, et il était facile de trouver dans leur langage les traces de leurs craintes et de leurs préoccupations. Mais il fallait, vis-à-vis de la clientèle étrangère, manifester sa foi dans un relèvement prochain et montrer la crise comme surmontée. De là les articles de journaux ayant pour but de tranquilliser l'opinion publique, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur.

Il était bien téméraire, d'ailleurs, de compter sur une reprise des affaires, tant que les inquiétudes relatives aux nouveaux tarifs et à la conclusion des nouveaux traités de commerce ne seraient pas dissipées. Comment, en effet, les fabricants et les commerçants pourraient-ils se lancer dans de grandes entreprises alors qu'ils ignorent encore le régime auquel seront soumis, à l'entrée en Allemagne, les articles dont ils ont besoin et les tarifs auxquels seront astreints leurs propres produits sur les marchés étrangers? Et c'est pourquoi, malgré les pronostics favorables que, par politique, par système, on pourrait presque dire par devoir, un certain nombre d'économistes allemands continuent à exprimer sur la fin imminente de la crise, il faut s'attendre à voir celle-ci se prolonger jusqu'à la signature des nouvelles conventions commerciales. Tout ce qu'on pourra faire d'ici là ne saurait avoir pour but que de gagner du temps et de traverser tant bien que mal la mauvaise période. C'est la situation du négociant gêné qui travaille uniquement pour vivre et joindre les deux bouts, en escomptant un événement heureux qui viendra donner un nouvel essor à ses opérations.

On peut dire que les Allemands ont été victimes de leur confiance dans l'avenir du germanisme sous toutes ses formes, sur le terrain économique comme sur le terrain politique. C'est la caractéristique de ce peuple depuis 1870. Il y a eu là une sorte de mégalomanie spéciale. On a tout vu et tout fait en grand,

convaincu que rien ne saurait résister à la science et à l'esprit d'entreprise des Allemands. Ce sont là des qualités essentielles pour créer et c'est à elles que le nouvel Empire a dû cette magnifique expansion économique qui, en vingt ans, en a fait un rival redouté de l'Angleterre sur le terrain industriel et commercial. Mais cette ardeur même les a entraînés trop vite. Le sol de l'Empire ayant été couvert d'usines, le moment vint où la clientèle menaça de ne plus suffire. Les manufactures furent contraintes de restreindre le travail et de congédier une partie de leurs ouvriers; les bénéfices diminuèrent et les capitaux qui, jusqu'alors, se portaient avec empressement vers les entreprises industrielles, s'en écartèrent. Il y eut donc à la fois crise économique, crise financière et crise sociale. Beaucoup de fabriques aujourd'hui sont dans une situation inquiétante et risquent de se trouver, si les circonstances ne s'améliorent pas, hors d'état de continuer la lutte. Elles ne pourraient se soutenir qu'à l'aide de crédits leur permettant d'attendre le retour des grosses commandes; mais les banquiers, ne disposant plus des capitaux et de la confiance de la clientèle, comme jadis, refusent toute nouvelle avance : bien mieux, un certain nombre semblant à leur tour perdre la confiance, réclament les fonds qu'ils avaient avancés dans la période de prospérité.

La situation générale est en effet caractérisée par le besoin d'argent. Le fait que le dernier emprunt d'Empire, en avril 1903, a été couvert plus de quarante fois, n'a aucune signification dans l'espèce. On sait par quels moyens ce chiffre a été obtenu, et les journaux ne se sont pas fait faute de relever le procédé des grands établissements financiers qui, dans un sentiment de rivalité, et pour témoigner de l'importance de leurs opérations, ont exagéré à plaisir le montant de leurs souscriptions. Le défaut de capitaux ou le resserrement de l'argent est tel aujourd'hui, en Allemagne, que l'escompte de la Banque de l'Empire a été, au commencement de juin, élevé de 3 1/2 à 4 0/0.

Nous trouvons d'ailleurs un nouvel indice de la situation, en 1902, dans le petit nombre de sociétés par actions fondées en Allemagne durant cet exercice. D'après l'*Économiste allemand*, il n'a été créé que 87 sociétés nouvelles, avec un capital total de 118 millions de marks. Les chiffres avaient été : pour 1901, 158 sociétés et 158 millions ; pour 1900, 261 sociétés et 340 millions ; pour 1899, 364 sociétés et 544 millions. On voit la diminution très sensible qui s'est produite d'année en année. Il faut reculer jusqu'en 1885 pour trouver un nombre aussi faible de nouvelles créations. Et l'organe spécial qui enregistre cette statistique ne manque pas d'y voir un affaiblissement de l'esprit d'entreprise dans l'Empire.

Cartels. — Un certain nombre d'industries cherchent leur salut dans la fusion plus ou moins étroite de leurs établissements, qui leur permet d'éviter une concurrence ruineuse par la réglementation du travail et la réduction des frais généraux. C'est à cette idée qu'est due la création, d'origine américaine, de

trusts et de cartels, auxquels on est souvent porté, en Allemagne comme ailleurs, à attribuer une grande partie de la responsabilité de la crise actuelle. Tous les Allemands ne sont pas d'ailleurs en principe hostiles à cette institution ; beaucoup ont rapidement vu que, malgré toutes les attaques dont ils ont été l'objet, les cartels ont rendu et rendent les plus grands services pour le développement du commerce extérieur. Le maintien des débouchés étrangers étant, pour l'industrie allemande, une question de vie ou de mort, tout ce qui pouvait contribuer à assurer l'exportation devait être accepté ici avec reconnaissance. Ce fut le rôle des syndicats et cartels qui, au prix de certains sacrifices demandés aux consommateurs indigènes, ont pu faire à la clientèle étrangère des concessions de nature à s'assurer sa fidélité. On s'explique donc que le gouvernement prussien qui, sur la pression d'une opinion publique excitée par les effets de la crise, avait ordonné une enquête sur la manière d'opérer des cartels, dirige cette enquête de telle façon qu'elle n'aboutisse à aucun résultat. Il ne saurait convenir en effet à l'État d'apporter une entrave quelconque à un organisme très puissant par lui-même et dont l'action, au point de vue des intérêts généraux de l'Empire, est si efficace. C'est pourquoi cette institution, après avoir été très combattue, ne rencontre plus guère aujourd'hui qu'une opposition de forme. Il n'est plus question d'interdire les cartels comme on le demandait encore il y a un an ; on réclame simplement une réglementation destinée à en corriger les abus. De là à la reconnaissance légale, la distance est courte. La plupart des économistes sont aujourd'hui d'accord pour reconnaître que les syndicats tendent à devenir un facteur essentiel dans le développement économique d'un pays, et la rapidité avec laquelle ils se propagent dans le monde entier suffirait à indiquer qu'ils répondent à un besoin.

On ne voit plus guère s'élever contre eux que les réclamations des fabricants et négociants qui, pour certaines marchandises, sont obligés de payer des prix supérieurs à ceux de leurs concurrents étrangers. Le fait a été maintes fois mis en lumière. Mais c'était là une nécessité, qui sera sans doute temporaire, et ce grief est peu de chose en comparaison des avantages offerts par les cartels. Le fait qui domine la discussion est que ceux-ci ont aidé puissamment l'Allemagne à traverser la crise actuelle, car, sans les commandes de l'extérieur, que seraient devenues la plupart des usines allemandes ? Il y a là un service que, dans le procès fait actuellement aux syndicats, on ne peut passer sous silence.

Quelques-uns ont le courage de le proclamer hautement et de dire que les cartels sont une utile institution dans l'état actuel économique. C'est le cas de la Chambre de commerce d'Hildesheim, dont les éloges décernés aux syndicats du sucre et de la potasse notamment, ont causé une certaine émotion dans les cercles industriels et commerciaux de l'Allemagne.

Le mouvement, donné principalement par les industries

minières et métallurgiques, a été suivi l'année dernière par les grandes entreprises d'electricité. Nous avons vu, après beaucoup d'efforts infructueux, la fusion, en 1902, de « l'Allgemeine Electricitœts-Gesellschaft » avec la Société l' « Union », et, au commencement de cette année, celle des établissements Siemens avec les usines Schuckert. Et on peut déjà entrevoir l'accord de toutes les grandes sociétés électriques en Allemagne.

Il faut donc nous attendre à voir les associations de fabricants, sous forme de trusts, de cartels ou de syndicats, prendre de plus en plus de développement et d'importance, et cette institution dominer la vie économique du xxe siècle. C'est là un retour, en quelque sorte, aux associations et corporations qui ont existé en Europe jusqu'à la Révolution française, et un recul de l'individualisme, et, à ce point de vue, les politiques pourront le déplorer. Mais partout, aujourd'hui, nous voyons les forces s'unir et se grouper pour opérer en grand. Les bazars et les grands magasins contenaient en germe la création des cartels, car pourquoi ce qui s'est fait sur le terrain purement commercial ne pourrait-il pas s'accomplir sur le terrain industriel ? Pourquoi ce qui était vrai et légitime en matière d'échanges ne le serait-il pas en matière de production ? Dans les syndicats, les fabricants deviendront des sortes de chefs de rayons, soumis à un ensemble de règles et de prescriptions prises dans l'intérêt général de l'association.

Concurrence américaine. — Une autre cause est donnée par les Allemands des difficultés qu'ils rencontrent dans leurs affaires d'exportation. C'est la concurrence des Américains, qu'ils commencent à trouver partout devant eux, et qui leur cause des inquiétudes non dissimulées. Et ce n'est pas sans raison, car les États-Unis viennent aujourd'hui jusqu'en Europe, jusqu'en Allemagne même, évincer les marchandises indigènes. Après avoir fait longtemps, et avec succès, tous leurs efforts pour rivaliser avec l'industrie britannique, les Allemands se croyaient devenus les maitres de la situation, orsque les Américains sont entrés avec vigueur dans la lice, et, grâce à la puissance de leurs capitaux, à la force de leurs associations et à leur esprit d'entreprise, se sont posés immédiatement comme les rivaux les plus redoutables.

Jusqu'ici, cependant, le développement industriel des États-Unis, loin de nuire à l'Allemagne, lui a plutôt profité, et a aidé ce pays à traverser la crise actuelle. En effet, la métallurgie américaine, ne produisant pas suffisamment pour les constructions et les grands travaux entrepris sur le territoire de l'Union, établissement de chemins de fer, nouvelles usines, etc., les États-Unis ont dû s'adresser à l'Europe, principalement pour les fournitures de fer. Or les fabriques allemandes se sont trouvées en état de livrer leurs produits à des conditions bien plus avantageuses que les usines anglaises. De là des expéditions de fer très considérables pour les États-Unis. C'est grâce à ces commandes, je le répète, qu'un grand nombre d'établissements alle-

mands ont pu continuer un travail normal et conserver leurs ouvriers. Mais il en est de cette opération comme de celle qui consistait à envoyer à la Chine des canons et des fusils, dont ce pays s'est servi contre les Européens et contre les Allemands. Cette exportation des produits métallurgiques n'aura évidemment qu'un temps ; le jour où l'Amérique aura terminé son outillage industriel, non seulement elle ne fera plus de commandes, mais, les usines fonctionnant, elle inondera le marché de l'Europe de marchandises fournies à bon marché et contre lesquelles la lutte sera extrêmement difficile.

Concurrence anglaise. — Dans ces dernières années, il a été en Allemagne fort peu question de la rivalité britannique. Les progrès accomplis par l'industrie, par le commerce et par la navigation allemande l'avaient été surtout au détriment des Anglais. Doués des mêmes qualités individuelles, possédant les mêmes richesses minérales que l'Angleterre, à commencer par le fer et la houille, jouissant des mêmes avantages au point de vue de la facilité des communications intérieures, produisant enfin les mêmes catégories de marchandises, les deux peuples devaient fatalement se heurter et entrer dans une lutte que le tempérament national, aussi âpre d'un côté que de l'autre, devait rendre bientôt très aiguë. On s'explique ainsi la haine, d'ordre plus économique que politique, qui n'a pas tardé à se produire entre les deux nations. Mais les Allemands, grisés par leurs premiers triomphes et abusés par l'espèce de recueillement de l'Angleterre, qui se trouvait en proie aux troubles de la guerre du Transvaal, ont escompté trop vite un succès complet. Nous assistons aujourd'hui à un réveil de la Grande-Bretagne, manifesté par un redoublement d'activité industrielle et commerciale et par les tentatives très intéressantes de M. Chamberlain pour constituer un Zollverein britannique. Quoiqu'il advienne de ce dernier projet, que les colonies anglaises se soudent plus ou moins à la métropole au point de vue économique, l'idée est dans l'air ; elle flatte les instincts impérialistes qui se répandent de plus en plus dans la masse de la population et il n'est pas téméraire d'envisager la perspective d'une fédération des peuples britanniques. De toutes manières, les Allemands auront à faire front non seulement contre les Américains, mais encore contre les Anglais, qui reprennent une offensive vigoureuse. J'en vois surtout pour preuve le mouvement qui s'effectue aujourd'hui en Angleterre pour perfectionner dans ce pays l'enseignement industriel. Les Anglais se sont rendu compte qu'une des principales raisons de la supériorité des Allemands sur beaucoup de matières, notamment en chimie, provient de l'excellence de leurs instituts, où les ingénieurs et les contremaîtres, ainsi que les chefs de maison, reçoivent l'instruction la plus appropriée, à la fois sous le rapport théorique et sous le rapport pratique. Après être restés très longtemps routiniers et s'être, pour ainsi dire, reposés sur les forces acquises, les Anglais entendent reprendre

la tête du mouvement économique et avec l'opiniâtreté, la persévérance qui les caractérisent dès que la voie est clairement tracée à leurs yeux, il faut s'attendre à ce qu'ils ne reculent devant aucun sacrifice pour atteindre le résultat proposé.

Tendances protectionnistes générales. — Les Allemands auront aussi à compter avec la tendance de plus en plus grande, qui se manifeste aujourd'hui partout, à fermer le plus possible les débouchés aux importations étrangères pour favoriser la production indigène. C'est le retour au protectionnisme, dont l'Allemagne n'a pas été la dernière à donner l'exemple. Il se passe à cette occasion un phénomène curieux et qui serait bien de nature à renverser complètement les idées que l'on pouvait avoir sur la science de l'économie politique. Il passait jusqu'ici pour avéré, pour article de foi, que les pays à grande fabrication, pour lesquels l'exportation est indispensable, devaient être forcément partisans de la plus large liberté en matière commerciale. Et en effet, si chacun établit des barrières à l'entrée des marchandises étrangères, comment arriver au placement des produits que la consommation indigène est insuffisante à absorber? Il s'agissait là, semblait-il, d'un axiome élémentaire. Et pourtant nous voyons les nations adopter, les unes après les autres, le système des tarifs protecteurs, et s'entourer d'une formidable ceinture douanière. Ça été d'abord les États-Unis qui, comme la Russie aujourd'hui, estimaient devoir fermer la route aux importations étrangères, pour stimuler la création d'une fabrication indigène. C'est aujourd'hui l'Allemagne, qui, à l'instigation du parti agraire, établit des droits énormes sur un certain nombre de produits. Ce sera demain l'Angleterre, qui, répudiant une doctrine traditionnelle, à laquelle on attribuait la meilleure part de ses succès, voudrait se réserver un régime spécial dans son domaine colonial. Or, si les trois plus grands pays producteurs du monde adoptent ainsi le système protectionniste, comment n'en serait-il pas de même des autres nations qui, comme la France, l'Autriche et l'Italie, risquent d'être submergées par le flot de marchandises qui vont envahir leurs marchés?

Commis-voyageurs. — Parmi les mesures que les Allemands songent à prendre pour lutter avec avantage contre les difficultés qui s'accumulent, il en est une qui nous intéresse particulièrement et que j'ai eu déjà l'occasion de signaler (*Moniteur officiel du Commerce* du 30 avril 1903). Il s'agirait d'envoyer en France une masse de commis-voyageurs germaniques qui ne se contenteraient pas de visiter les grands centres mais qui rayonneraient dans toutes les provinces, et iraient chercher et solliciter la clientèle jusque dans les plus petites villes. Ils font valoir que le moment serait favorable pour la mise en œuvre de ce système, les sentiments anti-allemands s'étant beaucoup atténués en France depuis l'Exposition de 1900, et, d'autre part, les marchandises américaines n'ayant pas encore envahi les provinces françaises. Devant la nécessité où se trou-

vent les Allemands d'employer tous les moyens pour développer ou tout au moins maintenir le chiffre de leurs exportations il faut s'attendre à les voir relancer sur tous les points du globe la clientèle, par l'intermédiaire de leurs commis-voyageurs. Et il faut reconnaître qu'ils ont d'ailleurs dans ces derniers un instrument de premier ordre.

Les représentants de commerce ont été en effet un des grands facteurs du développement commercial de l'Allemagne, par leur nombre d'abord, qui fait qu'on les rencontre partout, puis par leurs qualités personnelles de souplesse, d'opiniatreté, de facilité à prendre le goût du client et à essuyer ses refus, et enfin par leur connaissance des langues étrangères. Les Allemands ont pu inonder le globe entier de leurs voyageurs, et il est tout naturel qu'ils songent à pousser jusqu'à la dernière limite un système qui leur a si bien réussi jusqu'à présent. Ne prenons donc pas à la légère les menaces d'invasion en France de voyageurs allemands, et soyons convaincus que dans un avenir prochain nous aurons à nous défendre contre une concurrence acharnée qui s'exercera sur notre territoire même. A ce point de vue, l'accord du 2 juillet 1902, qui vient d'être ratifié entre la France et l'Allemagne, et par lequel les commis-voyageurs des deux pays sont placés sur le même pied, présente un intérêt tout particulier.

J'ai eu l'occasion, dans divers rapports, de parler de la *Deutsche Export-Revue*, qui est une des feuilles commerciales les mieux rédigées et les plus importantes de l'Allemagne. Elle fournit des indications précises sur un grand nombre d'articles et de pays où les négociants allemands pourraient diriger leurs efforts. Mais il est un point que je dois signaler aux lecteurs de ce journal en France. L'*Export-Revue* renferme, comme annexe, une feuille de renseignements, les plus précieux et les plus utiles. Cette annexe n'est adressée qu'aux abonnés allemands. Un avis inséré au haut de cette feuille fait savoir assez naïvement qu'elle ne doit pas être distribuée aux abonnés étrangers. Il se produit d'ailleurs une méfiance très accusée contre le profit que pourraient faire les concurrents étrangers des indications données par les organes commerciaux allemands. Je relève ce sentiment dans les rapports des Chambres de commerce de Reutlingen et de Rottweil, appartenant toutes deux à ma circonscription, et qui estiment inutile d'entrer dans l'examen détaillé de chaque industrie, pour ne pas éclairer les rivaux extérieurs.

Zollverein européen. — Il est enfin un autre moyen préconisé par beaucoup d'économistes allemands, pour obvier aux dangers de la concurrence anglaise et de la concurrence américaine, c'est celui qui consisterait à former une union douanière entre les puissances de la Triplice, ou tout au moins, pour débuter, entre l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie. D'autres même ont des idées plus grandioses et vont jusqu'à prévoir l'avènement possible d'un Zollverein de toute l'Europe contre

les États-Unis, l'Angleterre et la Russie. Il ne rentre pas dans le cadre de cette étude d'examiner les divers projets publiés en Allemagne sur cette question. Et je ne peux que me référer à cet égard à mon rapport publié par le *Moniteur officiel du Commerce* du 30 janvier dernier. Je rappellerai seulement que si l'idée d'une union douanière européenne, qui est d'origine française, est adoptée aujourd'hui avec enthousiasme par tant d'Allemands et d'Autrichiens, c'est que nos rivaux y voient un intérêt direct et immédiat : ce serait pour eux le moyen d'éviter le retour de crises semblables à celles dont ils souffrent aujourd'hui et d'opposer une barrière à la concurrence britannique et américaine. Et cela d'autant plus qu'ils sont convaincus que l'industrie allemande conserverait toujours la prééminence parmi les États qui composeraient le Zollverein. Il ne s'agit donc pas, dans leur esprit, d'un projet dicté par un pur sentiment d'intérêt général et de développement humanitaire, comme c'était le cas pour Faucher, Molinari et Leroy-Beaulieu, les vrais promoteurs de l'idée, mais d'un moyen de salut, pour les manufactures allemandes, inspiré uniquement par les circonstances.

Renouvellement des traités de commerce. — Pour le moment, on prend surtout le relèvement de la conclusion des nouveaux traités de commerce. La tension entre le monde agricole et les cercles industriels est aujourd'hui complète, et l'on ne saurait escompter une entente amiable. Le gouvernement, sollicité notamment pour les élections de prendre parti et de faire connaître sa manière de voir, a gardé un silence prudent, voulant savoir sans doute, pour élaborer un programme, à quelle majorité il aura affaire. De toutes façons il semble difficile, malgré l'influence politique dont disposent les agrariens, malgré les tendances protectionnistes qui s'accusent de plus en plus dans le pays, que l'Empire renonce au régime des conventions pour se renfermer dans sa barrière de douanes. Cette nécessité impérieuse d'exporter, à laquelle j'ai fait tant d'allusions, contraindra l'Allemagne à faire des concessions sur certaines parties d'un tarif manifestement excessif. Il n'est donc pas présumable que le chancelier de l'Empire consente à courir les risques d'un isolement complet qui aboutirait à une véritable guerre économique.

L'avantage résultant pour l'Allemagne de la conclusion de traités à long terme découle d'ailleurs de l'examen de la situation dans les dix dernières années, car il en ressort que c'est grâce à un régime conventionnel que sont dûs en grande partie les progrès industriels et commerciaux de l'Empire.

En 1892, alors que l'Allemagne ne connaissait que son tarif autonome, les exportations se montaient à 2,954 millions de marks. Dès l'entrée en vigueur du traité avec la Russie et surtout après la signature des conventions avec l'Autriche-Hongrie, l'Italie, la Belgique, la Suisse, la Roumanie et la Serbie, les expé-

ditions à l'extérieur prennent un essor merveilleux et continu, comme en témoignent les chiffres suivants :

En 1895.	3.424	millions de marks.
En 1896.	3.753	—
En 1897.	3.786	—
En 1898.	4.010	—
En 1899.	4.368	—
En 1900.	4.752	—
En 1901.	4.512	—
En 1902.	4.812	—

En 1901, par l'effet de la crise, les expéditions ont un peu fléchi et elles sont remontées en 1902 grâce surtout aux ventes de fer en Amérique. Mais il n'en demeure pas moins vrai que la période des traités de commerce, ce qu'on appelle ici « l'ère de Caprivi », a amené l'Allemagne à un degré de prospérité économique que l'on n'eût guère osé ambitionner il y a vingt ans. Si l'on compare la période du tarif autonome 1887-1891 à la période des traités de 1897-1901, on constate que l'exportation s'est accrue dans cette dernière de 53 0/0, et l'importation de 22 0/0 seulement. Une autre constatation intéressante a été faite à ce sujet : c'est que l'expédition des marchandises allemandes vers les pays sans traités n'a augmenté que de 19,6 0/0, alors que les importations de ces pays n'ont pas gagné moins de 55,4 0/0. La logique commanderait donc, non seulement de maintenir les conventions existantes, mais aussi d'en conclure avec les puissances qui n'en possèdent pas encore.

Il faut considérer en outre que l'industrie se développe rapidement dans un certain nombre de pays où l'Allemagne trouvait jusqu'à présent une clientèle considérable et assurée. Tel est le cas, par exemple, pour la Russie. Partout l'Allemagne voit s'élever de nouveaux rivaux qui non seulement l'évincent de leurs territoires, mais qui menacent de concurrencer ses produits jusque sur les marchés extérieurs.

Actuellement, c'est la menace de nouvelles barrières de douanes qui inspire le plus d'inquiétudes. Le rapport de la Chambre de Commerce de Dresde pour 1902 exprime les craintes générales d'une façon particulièrement nette : « Une prompte « reprise des affaires ne nous paraît point vraisemblable, dit-elle, « car la situation, au point de vue de la politique de tarifs, est « loin de s'améliorer. Aux majorations allemandes, la Russie et « la Suisse ont déjà répondu par des élévations de droits qui, « dans le premier de ces pays, frappent presque exclusivement « les produits allemands. En Autriche on a établi un projet de « tarifs qui élève également de façon sensible les taxes sur les « importations germaniques. Le Canada a engagé une guerre « de tarifs avec l'Allemagne. L'Afrique du Sud veut accorder à « l'Angleterre un traitement de faveur, et, dans la Grande-« Bretagne même, une lutte violente s'est déclarée sur la ques-« tion de la substitution du protectionnisme au libre échange,

« par égard pour les colonies et contre l'Allemagne. De là la « nécessité de conclure des traités de commerce à long terme. » Cette opinion est partagée par tous les cercles commerciaux et industriels de l'Allemagne, et on peut dire en conséquence que de la décision que prendra le gouvernement impérial dépend en grande partie l'avenir économique de ce pays. Jusque-là, je le répète, on ne saurait compter sur une reprise sérieuse des affaires que seule la confiance peut amener.

Les rapports des diverses Chambres de Commerce du Wurtemberg, qui viennent seulement de paraître, reproduisent avec plus ou moins de netteté les opinions exposées ci-dessus. Toutefois quelques-unes d'entre elles, et en particulier la Chambre de Stuttgart, cherchent à démontrer que le point le plus bas de la crise a été dépassé, et que l'année 1902 a été beaucoup moins mauvaise qu'on pouvait le craindre. Il y a là un optimisme voulu et qui se trouve d'ailleurs singulièrement affaibli par la constatation unanime que le tarif voté par le Reichstag ne saurait exister tel quel, qu'il met en péril l'exportation d'un grand nombre de produits germaniques, et que la conclusion de traités de commerce à long terme est pour l'industrie allemande une question vitale.

La vérité est que le Wurtemberg, n'étant pas un pays d'industrie intensive comme la Saxe, la Westphalie et les provinces du Rhin, a bien moins souffert de la crise que ces dernières contrées, et, grâce surtout à plusieurs bonnes récoltes successives, a pu surmonter sans trop de peine la mauvaise période. D'une façon générale, la situation économique du royaume ne s'est pas modifiée au cours de 1902, et la revue des principales industries du pays ne fera que reproduire en grande partie les termes de mon rapport pour 1901. C'est pourquoi je m'étendrai d'une façon plus détaillée sur certaines questions qui intéressent spécialement ce pays et sur lesquelles notre industrie et notre commerce d'exportation pourraient être utilement éclairés.

Produits agricoles et de consommation. — Les résultats de la récolte de 1902 en Wurtemberg ont justifié les espérances les plus optimistes; grâce à une température particulièrement favorable, elle a été très supérieure à la moyenne comme quantité et comme qualité. Cette constatation s'applique à toutes les espèces de blé, au houblon et aux pommes de terre; seule la récolte du vin s'est trouvée en déficit, et comme il s'agit là d'un produit qui intéresse au plus haut degré nos exportateurs, en raison du débouché qu'il pourrait leur offrir, j'y consacrerai ci-dessous une étude spéciale.

La viticulture en Wurtemberg. — La superficie des vignobles wurtembergeois était, l'année dernière, de 16,819 hectares, contre 16,884 hectares en 1901. Il y a une légère diminution qui risque de s'accroître dans l'avenir ; les mécomptes

éprouvés par les influences climatériques, la qualité médiocre du vin et surtout les facilités de plus en plus grandes offertes aux consommateurs de se procurer à bon marché des vins étrangers, amèneront sans doute peu à peu le déclin d'une industrie agricole jadis très prospère et son remplacement par d'autres cultures. La récolte de 1902 a été mauvaise surtout comme quantité. Elle s'est montée à 187,448 hectolitres, soit 11 hectolitres 14 par hectare. En 1901, elle avait été de 22 hectolitres 6 à l'hectare. De 1827 à 1901, le produit moyen à l'hectare avait été de 21 hectolitres 6 ; la récolte de l'année dernière a donc été de près de moitié inférieure à cette moyenne.

Le prix de l'hectolitre pour 1902 a été de 38 m. 74 (48 fr. 50) contre 33 m. 40 (41 fr. 70) en 1901.

La valeur de la récolte totale est évaluée à 7,198,075 marks contre 11,988,725 marks l'année précédente. Enfin, le produit brut à l'hectare, qui avait été de 710 marks en 1901, n'a pas dépassé l'année dernière 428 marks.

Depuis 1891, les vins étrangers introduits en Allemagne paient 20 marks (25 fr.) de droits d'entrée par hectolitre. D'après le tarif voté par le Reichstag le 25 décembre 1902, ils seront désormais astreints à un droit de 24 ou 30 marks suivant le degré alcoolique. L'augmentation est peu considérable et ne saurait guère affecter le commerce d'importation. Mais, ce qui est plus grave, le Parlement impérial a fait disparaître la distinction entre les vins de table et les vins de coupage. Ceux-ci, jusqu'à présent, n'ont à acquitter qu'un droit de 10 marks (12 fr. 50) par hectolitre ; ils seront dorénavant soumis également au droit de 24 marks par hectolitre.

Or, les vins de coupage sont presque toujours indispensables pour donner aux vins indigènes les propriétés qui leur manquent en alcool, en sucre et en couleur. C'est ce qu'exprimait en ces termes le *Rheinische Courier* : « Ce qui fait le plus défaut « au sol allemand, c'est le soleil qui, même dans des conditions « atmosphériques défavorables, garantit à la récolte ses quali- « tés les plus essentielles. Il nous faut donc corriger et amélio- « rer nos vins rouges, et, pour cela, il n'y a qu'un moyen, c'est « de les couper avec des vins du Midi. Sans ce coupage nos pro- « duits seraient inbuvables et par conséquent invendables. »

Les vins du pays sont, aussitôt la récolte, coupés avec des vins d'Espagne, d'Italie, du Midi de la France, et aussi, depuis quelques années, d'Algérie, ou bien la vendange est additionnée de raisins foulés de même provenance. Ces raisins paient, depuis 1891, un droit de 4 marks seulement par quintal et les raisins frais un droit de 15 marks. Désormais, comme pour les vins, il n'y aura plus qu'une seule catégorie qui sera astreinte à un droit uniforme de 20 marks par quintal.

On comprend donc l'émotion qui s'est produite en Wurtemberg à l'annonce des nouveaux droits sur les vins de coupage et

les raisins foulés, droits qui porteront au producteur et au consommateur à la fois un préjudice considérable. Une campagne, infructueuse d'ailleurs, a été menée par quelques journaux de Stuttgart qui ont cherché à démontrer que cette majoration de droits était tout à fait inutile pour la protection de la viticulture allemande. Celle-ci, loin de diminuer pendant la période des traités de commerce et sous l'empire des droits de 20 et 10 marks, a augmenté dans son ensemble de 2,632 hectares. Et ils produisirent, à l'appui de leurs réclamations, la statistique suivante des importations en Wurtemberg des vins de coupagne et des raisins pendant la période de 1890 à 1900, en regard de la production :

Années.	Production.	Vins de coupage.	Raisins.
1890 . .	320.117 hectolitres.	»	2.431 hectolitres .
1891 . . .	57.509 —	»	12.584 —
1892 . . .	157.142 —	8.413	39.906 —
1893 . . .	276.181 —	4.985	15.500 —
1894 . . .	351.864 —	4.997	19.011 —
1895 . . .	334.430 —	6.483	26.153 —
1896 . . .	427.300 —	2.786	36.622 —
1897 . . .	249.851 —	4.132	33.583 —
1898 . . .	74.740 —	4.203	63.311 —
1899 . . .	164.322 —	3.552	63.287 —
1900 . . .	438.044 —	3.497	30.448 —

Ce relevé montre que, quelles que soient l'importance et la qualité de la récolte, les expéditions de vins de coupage et de raisins atteignent chaque année un chiffre considérable Il n'est donc pas juste de frapper d'un droit trop fort ces produits qui, dans les bonnes années, sont utiles pour corser le vin indigène, et, dans les mauvaises, sont indispensables pour le faire accepter du consommateur.

On voit d'autre part, par le tableau ci-dessus, que dans ces dernières années les expéditions de raisins ont augmenté d'une façon sensible J'y joins les chiffres afférents à 1901 et 1902, avec l'indication de la provenance, fournis par l'office de statistique du Wurtemberg.

Importation de raisins.

	1902.	1901.	Différences.
Autriche-Hongrie.	37.907 quintaux.	10.276	+ 27.631
Italie	30.627 —	25.722	+ 4.905
Espagne.	21.298 —	25.924	— 4.626
Grèce	6.918 —	782	+ 6.136
France.	4.559 —	6.190	— 6.131
Suisse.	104 —	184	— 80

Ce qu'il y a surtout lieu de relever dans cette statistique, c'est

le peu de part que prend la France au commerce des raisins. Et pourtant nos producteurs du Midi et de l'Algérie seraient en mesure d'occuper une place importante sur les marchés wurtembergeois. Les chiffres atteints par les importations d'Autriche, d'Italie et d'Espagne montrent qu'il y a ici, à l'égard de ce produit, une clientèle qui n'est pas à négliger.

C'est principalement sur ce point qu'il est nécessaire d'appeler l'attention de nos compatriotes. Malgré le nouveau droit de 20 marks, l'introduction des raisins foulés et des vins de coupage ne risque pas d'être ralentie, puisqu'il s'agit de matières indispensables à la viticulture allemande.

Mais il semble, à en juger par les lettres et demandes de renseignements reçues par ce consulat, que les efforts de nos négociants tendent surtout à introduire dans ce pays des vins de table et des grands crus. Or, la consommation de ces produits pendant longtemps encore demeurera très restreinte. Outre que les boissons ordinaires du pays souabe sont le cidre et la bière, les vins de table étrangers ont peu de chance de s'y vendre en grande quantité. C'est ce que s'est appliqué à démontrer le journal le *Beobachter* dans une intéressante série d'articles sur les nouveaux droits. D'après lui, le goût du consommateur de cette partie de l'Allémagne s'accommodera toujours mieux des petits vins du pays. Et en effet la statistique des importations dans la décade de 1890 à 1900, montre que l'introduction des vins étrangers se maintient à peu près constamment la même, quelle que soit la récolte.

Années.	Production.	Importation.
1890	320.117 hectolitres.	12 086
1891	57.509 —	13.576
1892	157.142 —	15.165
1893	276.181 —	8.976
1894	351.864 —	9.879
1895	334.430 —	18.533
1896	427.300 —	13.402
1897	249.851 —	16.579
1898	74.740 —	17.560
1899	164.322 —	17.835
1900	438.044 —	17.500

Si l'on défalque des chiffres ci-dessus, un tiers pour les vins de coupage, on voit que la quantité des vins de table est peu considérable. Je ne saurais donc trop conseiller à nos viticulteurs de chercher de préférence à envoyer sur les marchés de ce pays, des produits de coupage et des raisins foulés. Jusqu'à présent, les efforts de ce consulat à cet égard n'ont pas eu beaucoup de succès. Il nous est parvenu une grande quantité de lettres de négociants en vins de France, principalement du Bordelais, demandant un représentant à Stuttgart. Nous ne leur avons pas dissimulé que le vrai moyen d'obtenir ici des rela-

tions sérieuses, était de venir eux-mêmes visiter la clientèle. Quelques négociants ont pris ce parti, et il semble qu'ils n'ont eu qu'à s'en louer. En outre, presque tous les agents sérieux de ma résidence représentent déjà une, et souvent, plusieurs maisons françaises, et, avec la meilleure volonté du monde, il est impossible de procurer, à chacun de ceux qui s'adressent à nous, un représentant s'occupant uniquement de ses intérêts. En cette matière comme en toute autre, les rapports directs et fréquents sont la meilleure garantie de succès. Et surtout, nos compatriotes devraient bien se persuader que les relations établies uniquement par correspondance, même avec l'intermédiaire du consulat, sont presque toujours vouées à l'insuccès. Il est naturel que le client, sollicité de tant de côtés, donne la préférence au négociant qu'il aura vu et qui aura pris l'habitude de le visiter régulièrement.

Les fruits à cidre et l'importation étrangère. — Une autre question très intéressante pour nos producteurs est celle des fruits à cidre, car là aussi le Wurtemberg peut devenir pour nous un marché important. Le cidre est la boisson par excellence des campagnes souabes, et, même dans les années de bonne récolte, il est nécessaire d'avoir recours à l'importation étrangère pour couvrir les besoins de la consommation. On calcule, qu'en moyenne, il est amené chaque année dans ce pays, 570,000 quintaux de pommes, dont 30 0/0 proviennent des autres contrées de l'Allemagne, et 70 0/0 de l'étranger.

Je donne ci-après la statistique des importations depuis 1896, par pays et quantités (wagons de 10,000 kilog.) :

	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Suisse	1.016	31	4.507	23	1.619	169	2.867
Autriche-Hongrie	527	696	1.243	1.519	17	1.444	492
Italie	»	483	»	1.450	»	»	702
France	60	115	»	1.744	»	1.958	88
Belgique	632	1.248	2	752	»	411	»

La part de la France, l'année dernière, a été insignifiante, et les chiffres de 1902, comparés à ceux de 1901, marquent un recul des plus sensibles. Cette diminution ne présente toutefois rien d'inquiétant, car elle est due uniquement à la faiblesse de notre récolte, et non à l'éloignement de la clientèle wurtembergeoise. Nos produits ont, les années précédentes, donné toute satisfaction aux fabricants de cidre de ce pays par leur qualité supérieure, et je ne doute pas que nos exportations de Bretagne et de Normandie pourront trouver ici, dans les bonnes années, un large et facile débouché.

Dans des communications précédentes, je me suis attaché à signaler la nécessité, en vue de développer cette importation, de faciliter les conditions de transports et de tarifs. Nos producteurs de l'Ouest se plaignaient en effet, notamment, du prix

élevé du fret sur les lignes de l'Ouest et de l'Est. J'apprends que satisfaction va leur être donnée sur ce point par l'abaisssement notable des tarifs, et cette concession leur permettra de soutenir plus avantageusement la lutte contre leurs concurrents de Suisse, d'Italie et d'Autriche-Hongrie. Ils sollicitent encore la faculté de pouvoir bâcher leurs wagons afin de préserver les fruits contre la poussière et le charbon, et je me permets d'insister sur l'importance de cette requête, les pommes exposées aux intempéries durant un long voyage arrivant fréquemment ici en mauvais état.

Jusqu'à présent, les fruits à cidre entrent en Allemagne en franchise. Mais d'après le tarif du 25 décembre 1902, ils ne seront plus exempts que pendant la période du 25 septembre au 25 novembre, à condition d'être expédiés en vrac ; le reste de l'année, ils paieront 2 mks 50 ou 3 fr. 12 les 100 kilog. Les fruits emballés seront astreints à un droit de 10 marks (12 fr. 50) les 100 kilog.

Ces nouvelles taxes ont soulevé de vives protestations dans le Wurtemberg. On fait remarquer que la franchise durant deux mois est une concession insuffisante, beaucoup d'expéditions ayant lieu avant ou après les dates fixées, et les envois ayant été, ces dernières années, plus considérables en septembre qu'en novembre. On fait valoir d'autre part qu'il importe de favoriser la consommation du cidre, boisson très saine et à peu près dépourvue d'alcool, car si, par suite des droits de douane, le prix en devient trop élevé, il est à craindre que les ouvriers et les petits agriculteurs ne l'abandonnent pour adopter des boissons alcooliques plus ou moins frelatées. Actuellement, le Wurtemberg se distingue comme un des pays où l'alcool est le moins répandu. Il est consommé dans le royaume par année et par habitant, 180 litres de bière, 55 litres de cidre, 25 litres de vin et seulement 1 litre d'eau-de-vie, ce qui donne par année 261 litres de boissons spiritueuses ou 3/4 de litre par jour. Ce chiffre très faible est bien au-dessous de la moyenne de la consommation annuelle dans l'empire, laquelle atteint 4 litres 3 par tête.

Je rappelle à nouveau la crainte exprimée par les Allemands eux-mêmes de voir la concurrence américaine se manifester également sur ce terrain, quoique jusqu'à présent les envois des Etats-Unis n'aient pas été très importants. Cette année même il est peu question, sur le marché de Stuttgart, d'arrivages de pommes américaines. Néanmoins, il est utile de signaler le danger.

Le houblon et la consommation de la bière. — La récolte du houblon en Wurtemberg a été, en 1902, celle d'une bonne année moyenne. Grâce aux nombreuses demandes faites par l'Angleterre, une hausse se produisit sur l'article qui permit aux cultivateurs et aux commerçants de réaliser de beaux bénéfices ; les prix qui, au commencement de l'année étaient de

50 à 60 marks les 100 kilog., montèrent jusqu'à 120 marks en décembre.

La crise économique, en diminuant la capacité d'achat des classes laborieuses, a eu pour résultat un abaissement considérable dans la consommation de la bière en général. Une exception doit être faite pour les brasseries de Stuttgart même, dont le chiffre d'affaires a été très supérieur à celui de 1901. Je donne ci-après la liste des principales d'entre elles, avec l'indication de la production et des dividendes distribués dans les deux derniers exercices :

	Production en 1,000 kilog.		Dividende.	
Brasseries.	1902.	1901.	1902.	1901.
Rettenmayer	81.9	66.6	7 1/2	7
Wulle	102.6	92.2	6	5 1/2
Tivoli	100.4	85.0	5 1/2	4 1/2
Vereinigte Br.	64.8	64.9	»	»
Br. Zahn-Böblingen. . .	44.6	41.7	5 1/2	5 1/2
Br. Esslinger.	41.4	35.4	»	4

En 1900, les bénéfices avaient été, en moyenne, de 7 à 8 0/0.

Les grandes brasseries ont depuis longtemps pris l'habitude, afin de s'assurer des débouchés, de faire l'acquisition de débits ou « Wirtschaften », où leurs produits sont exclusivement consommés. C'est une lourde charge pour ces entreprises et qui entraîne souvent de grosses pertes. Ou bien encore les brasseries passent avec les débitants des contrats ; mais si l'année est mauvaise, ce qui a été le cas pour 1902, les aubergistes sont incapables de faire face à leurs engagements et les brasseurs sont obligés, pour rentrer dans leurs avances, de prendre l'établissement à leur compte. Le nombre des licitations de « Wirtschaften » a été, l'année dernière, plus considérable que précédemment.

Les brasseries peu importantes sont de plus en plus embarrassées pour lutter contre les grandes entreprises ; elles ne peuvent, comme celles-ci, s'imposer des sacrifices pour retenir la clientèle, pour renouveler leur matériel, etc. C'est pourquoi leur nombre diminue d'une façon constante. Il y a vingt ans, on comptait en Wurtemberg 2,507 brasseries par actions et 5,275 privées ; au 1er avril 1902, il n'y en avait plus que 1,418 par actions et 3,826 particulières. En une seule année, du 1er avril 1901 au 1er avril 1902, le nombre des premières a diminué de 63 (de 1,481 à 1,418) et celui des secondes de 481 (de 4,307 à 3,826).

Pour remédier à une concurrence effrénée, qui risquait d'amener des ruines par l'avilissement des prix, les brasseurs de Stuttgart et de la banlieue ont fondé, il y a trois ans, un syndicat. Grâce aux efforts de cette association, on a pu obtenir une certaine fixité des prix, tout au moins à Stuttgart, car les brasseurs de ma résidence vendraient dans les autres villes la

bière à un prix très bas, ce qui, naturellement, soulève les réclamations de leurs concurrents locaux.

A l'instigation des agrariens, le droit à l'entrée des houblons a été, dans le nouveau tarif allemand, porté à 70 marks (87 fr. 50) les 100 kilog., et cette majoration, plus encore que pour les vins et les fruits à cidre, risque d'être très préjudiciable aux agriculteurs. L'Allemagne, en effet, exporte plus de houblon qu'elle n'en importe. En 1902, la récolte totale dans l'Empire a été de 470,000 quintaux. Sur cette quantité, il a été exporté 190,000 quintaux, dont 50,000 en Angleterre, 35,000 en Belgique et 34,000 aux États-Unis. Il n'a été importé que 40,000 quintaux, provenant surtout d'Autriche, et d'une qualité particulière propre à certaines sortes de bières. L'Allemagne devrait donc chercher à favoriser ses exportations de houblon, plutôt qu'à mettre des entraves à une introduction peu importante. D'après les journaux de Stuttgart, la majoration votée par le Reichstag a déjà eu pour effet une élévation de 200 0/0 du droit en France; la Belgique, où ce produit entrait en franchise, va désormais le taxer ; l'Autriche menace d'une élévation de 85 0/0, et enfin, la Russie a établi un droit triple du précédent.

La Chambre de Commerce de ma circonscription fait ressortir que l'Allemagne ne peut consommer tout le houblon qu'elle produit, et est, par suite, contrainte d'exporter le surplus ; d'autre part, les brasseries allemandes ne peuvent employer pour leurs bières les qualités inférieures du houblon. Si celles-ci, par suite nes nouveaux droits, ne peuvent être livrées à l'étranger, elles demeureront invendues et les prix des qualités supérieures fléchiront également. De toutes façons, il faut donc envisager de grosses pertes pour cette culture.

Production et commerce du sucre. — D'après la convention de Bruxelles, les primes à l'exportation du sucre ont cessé d'exister. A partir du 1er septembre 1903, le droit de 20 marks à l'entrée du sucre raffiné en Allemagne sera réduit à 4 marks 80. De même l'impôt intérieur de consommation qui était également de 20 marks ne sera plus que de 14 marks. Enfin la saccarine et autres produits de même sorte ne jouiront plus, à dater du 1er avril 1903, de la libre circulation et la vente n'en pourra avoir lieu que dans certaines conditions.

La récolte, tant en cannes qu'en betteraves, ayant été partout abondante en 1902, les prix du sucre subirent une diminution sensible. En Allemagne seulement la production du sucre brut accuse une augmentation de 315,000 tonnes.

Sur les effets de la convention de Bruxelles et des nouvelles taxes, les avis sont partagés ; les uns espèrent la dislocation du syndicat des sucres, qui pèse lourdement sur les fabricants et les négociants à la fois ; d'autres estiment que la fixation des prix par le cartel a été un heureux événement pour l'industrie sucrière et aussi pour le commerce, le cartel accordant des

primes de vente et s'étant engagé à ne pas livrer de marchandises au-dessous du prix fixé avec ses contractants.

Fruits et produits du Midi. — Je dois signaler l'importance de plus en plus grande que prend l'introduction de primeurs et de fruits du Midi. En dehors des grandes maisons de gros il existe ici un certain nombre de petits détaillants, généralement italiens, qui se contentent d'un bénéfice modeste et répandent peu à peu le goût et l'habitude de ces produits : huiles d'olive, légumes et fruits de toute sorte. Il y aurait là un débouché important pour nos compatriotes du Sud de la France et de l'Algérie.

Cacao et chocolat. — L'excellence de nos produits devrait nous assurer en Allemagne une nombreuse clientèle et je suis convaincu que si nos fabricants avaient ici des dépôts ou des représentants, ils y feraient de bonnes affaires. A Stuttgart, en dehors des produits locaux, on vend surtout des chocolats suisses (Suchard et Lindt). D'après le rapport de la Chambre de commerce, les cacaos et chocolats allemands seraient exportés principalement dans l'Amérique du Sud (Chili et Argentine).

Tabac. — La superficie consacrée en Wurtemberg à la culture du tabac, en 1902, a été de 336,006 hectares contre 258,06 l'année précédente. La récolte a atteint 7,827 quintaux contre 6,249 et le produit brut a passé de 432,025 marks à 468,498 marks. On calcule que 32 0/0 de la récolte sont restés dans le Royaume, le surplus ayant été acheté par des commerçants badois.

Au point de vue de l'exportation, les meilleurs clients de l'Allemagne sont les Etats Scandinaves, la Suisse, la Hollande et la Belgique.

On se préoccupe beaucoup d'un projet de nouvel impôt d'Empire sur les tabacs, qui a été mis en avant par quelques gouvernements. La situation financière exige en effet de nouvelles taxes qui frapperaient principalement le tabac et la bière. Les planteurs et les négociants font observer que la consommation, par suite de la crise économique, a fortement diminué ces dernières années, et qu'un nouvel impôt la réduira davantage encore. D'autre part, ils se disent menacés par le syndicat américain, qui, en Allemagne comme en Angleterre, cherche à acquérir le monopole de la vente et ils demandent au gouvernement de les protéger, au lieu de leur rendre la lutte plus difficile.

Le bétail et les prix de la viande de boucherie. — Une campagne très violente a eu lieu à la fin de l'année dernière dans toute l'Allemagne, à la suite de l'augmentation très sensible qui s'était produite sur les prix de la viande de bœuf et de porc, et on avait réclamé des mesures tendant à rendre plus facile l'introduction du bétail étranger.

Le bureau central agricole de Stuttgart, consulté sur la question, a émis l'avis qu'il s'agissait d'une majoration temporaire, et qu'il n'y avait pas lieu de modifier une législation qui garantissait les troupeaux allemands contre les épidémies, et avait permis d'améliorer dans tout l'Empire les conditions du bétail. L'élévation du prix de la viande de bœuf proviendrait de l'abondance de la récolte en fourrage, qui aurait fait monter le prix des animaux, car c'est seulement lorsque les pâturages font défaut que les agriculteurs restreignent l'élevage et vendent leurs bêtes.

Il est fait en Allemagne une consommation énorme de viande de porc, le repas du soir ne consistant guère, dans les petits ménages, qu'en charcuterie. L'augmentation très forte qui s'est produite sur cet article a donc plus affecté la population. Les chiffres suivants montrent la fluctuation des prix dans trois centres principaux allemands. (Prix des porcs vivants par 50 kilog.) :

	1900. — Janvier. —	1901. — Janvier. —	1902. — Janvier. —	1902. — Septembre. —
		(En marks.)		
Berlin	47.50	55.63	61.38	65 »
Francfort . . .	53.80	63.75	67.50	70 »
Stuttgart . . .	54 »	60.88	68.30	72.73

On voit que c'est surtout le Wurtemberg qui a souffert de la hausse des prix. Le bureau agricole a donné comme une des raisons principales de cette élévation que les fermiers ont dû se procurer, pour la nourriture de leurs animaux, certaines matières comme le maïs qui, par suite du déficit dans la récolte des États-Unis, sont à ce moment devenues très chères.

Meunerie. — Une industrie qui se rattache à l'agriculture est l'objet d'un déclin rapide au Wurtemberg, celle de la meunerie. Très florissante jadis, elle menace de disparaître complètement dans un avenir rapproché, par suite de la difficulté de lutter contre les minoteries badoises plus favorisées au point de vue de l'exploitation et des frais généraux.

Dans ces dernières années, il a été construit à Mannheim et à Ludwigshafen un grand nombre d'établissements très importants, installés pour une production considérable dans les meilleures conditions de bon marché. Ces moulins reçoivent, par eau, de Rotterdam et d'Anvers, le blé qui arrive directement à l'usine ; la farine, aussitôt produite, est mise en wagons et expédiée sans retard aux lieux de destination.

Les moulins wurtembergeois, au contraire, sont tous éloignés des gares et établis sur des cours d'eau non navigables.

Dans ces conditions, les meuniers déclarent ne pouvoir continuer leur exploitation si on ne vient pas à leur aide. Quel-

ques-uns ont déjà transporté leur industrie à Mannheim ; d'autres ont fermé leurs usines. Dans un seul canton, neuf moulins ont ainsi cessé de travailler. L'opinion publique s'est émue de cette situation On a préconisé des réductions de tarifs sur les chemins de fer et l'établissement de frets de retour permettant d'amener à peu de frais le blé et les farines. Il n'est pas probable que ces palliatifs puissent ranimer la meunerie wurtembergeoise qui devra naturellement céder le pas à des concurrents mieux organisés pour la lutte.

Pétrole. — Les inquiétudes relatives aux agissements du Syndicat du Pétrole sont toujours aussi vives. Le système poursuivi par le cartel et qui consiste à établir à proximité des gares de grands réservoirs où le liquide pourra être facilement amené aura pour premier résultat de supprimer le commerce en gros de ce produit. Jusqu'ici le Syndicat a cherché à s'attacher les détaillants par des prix avantageux ; mais ceux-ci sont loin d'être rassurés, et ils se demandent, non sans raison, si la puissante société germano-américaine ne sera pas tentée, par la suite, de supprimer leur intermédiaire en établissant elle-même ses comptoirs de vente.

Les esprits continuent d'ailleurs à être divisés sur l'attitude à observer à l'égard du cartel. On a réclamé d'abord l'interdiction des réservoirs ; mais on a dû reconnaître que la mesure était légalement impossible. On a songé ensuite à une entente entre les négociants pour favoriser l'emploi du pétrole de Russie ou de Roumanie de préférence au pétrole des États-Unis. Mais, outre que beaucoup de commerçants sont satisfaits de leurs rapports avec le Syndicat, on oublie que l'huile russe ne peut être utilisée dans les appareils allemands que mélangée au produit américain. Enfin, depuis quelque temps, on met en avant l'institution d'un monopole d'État qui remplacerait celui qu'est en train de créer la société en question. Monopole pour monopole, celui du gouvernement paraîtrait devoir être le moins lourd.

Il faut reconnaître d'ailleurs que, jusqu'ici, le cartel n'a pas exagéré les cours. En 1883, les prix à Mannheim étaient de 26 marks le double quintal ; ils tombèrent peu à peu à 17 et 18 marks jusqu'en 1894. En 1895, par suite de la fusion de la Société de Mannheim avec la Compagnie américaine, ils se relevèrent à 21 marks et restèrent presque constamment depuis à ce taux.

INDUSTRIE.

Un des plus sûrs éléments d'appréciation de la crise qui sévit sur l'industrie est l'état du marché du travail. Les offices statistiques allemands publient à cet égard des renseignements très détaillés qui permettent de suivre avec précision les fluctuations de la vie économique.

Il existe en Wurtemberg 15 bureaux de travail, établis dans

les principaux centres. 4 offices sont dits principaux : ceux de Stuttgart, Ulm, Cannstatt et Ludwigsburg.

Ces 15 offices ont enregistré en 1902, 48,084 offres de travail et il a pu être donné suite à 30,806 d'entre elles. Par contre, les demandes de travail se sont élevées à 84,564 et sur ce chiffre 31,025 demandes ont pu seulement être exaucées.

En 1901, il y avait eu 53,489 offres contre 67,248 demandes. En 1900 les offres avaient été de 55,311, et les demandes de 62,439. On voit ainsi que dans ces trois dernières années le nombre des offres d'emploi n'a cessé de diminuer, alors que celui des recherches de travail a augmenté dans une proportion considérable.

Cette situation n'a pas été sans préoccuper les pouvoirs publics, qui ont cherché à y remédier en prescrivant des travaux d'utilité générale, chemins de fer, construction de routes, etc. D'autre part, un grand nombre d'usines et d'établissements se sont imposé de véritables sacrifices pour garder autant que possible tout leur personnel. De la sorte, on a pu, comme les années précédentes, diminuer les souffrances de la classe ouvrière, ce qui a été d'ailleurs facilité par la clémence de la température durant l'hiver. En revanche, des réductions de salaire plus ou moins considérables n'ont pu être évitées.

Des données intéressantes au point de vue des affaires sont également fournies par le rapport du Musée d'échantillons pour l'exportation de Stuttgart (Exportmusterlager). Cet établissement est un des mieux dirigés et des plus actifs de l'Allemagne. Or, le rapport constate qu'en 1902 les transactions ont subi une diminution de valeur qui n'a pas été moindre de 15 0/0. Les ordres ont atteint le nombre de 2,810, contre 2,855 en 1901 et 2,870 en 1900. D'après le relevé publié, les visiteurs et les ordres venus de France intéressaient seulement les villes de Nancy, Paris, Contrexéville, Bordeaux et Lourdes.

Une seule grève importante a eu lieu en 1902, celle des maçons de Stuttgart, qui a duré du 13 juin au 20 juillet. Elle n'a été signalée par aucun incident. Elle avait été déterminée par une demande d'augmentation de salaire repoussée par les patrons. Elle se termina par la lassitude des ouvriers qui reprirent la travail sans avoir obtenu la moindre satisfaction. On calcule que cette grève leur coûta 75,000 marks; mais la perte des entrepreneurs est évaluée à un demi-million, tous les chantiers ayant été abandonnés durant plus d'un mois.

Parmi les questions qui préoccupent les industriels wurtembergeois, celle du renouvellement du traité de commerce avec la Suisse vient en tout premier rang. D'une part, la proximité des deux pays rend les échanges entre eux très fréquents; de l'autre, un grand nombre de fabricants de l'Allemagne du Sud, pour éviter les droits, ont établi des succursales de l'autre côté de la frontière. Tout changement de tarif apportera donc une

grande perturbation dans les manufactures. L'association des traités de commerce a adressé au chancelier de l'Empire une requête insistant sur la nécessité d'une nouvelle convention à long terme et demandant qu'à tout le moins on étende et favorise les admissions temporaires.

A un point de vue plus particulier, on se plaint beaucoup ici du système de tarification suisse d'après lequel les expéditions sont taxées d'après le poids brut de la marchandise. L'Allemagne du Sud envoie en Suisse un grand nombre de produits qui ont en soi une assez mince valeur, mais qui nécessitent un emballage soigné et pesant, comme les porcelaines, la verrerie, les horloges, les jouets, les instruments de musique, etc. Les industriels wurtembergeois demandent donc que, dans le nouveau traité, la marchandise soit imposée d'après le poids net.

Industries se rattachant à la construction. — L'activité constatée les années précédentes dans l'industrie du bâtiment, a été naturellement ralentie par la crise. Les capitaux pour les spéculations immobilières sont devenus plus rares et, d'un autre côté, les propriétaires se montrent de plus en plus exigeants pour la vente de leurs terrains.

Les fabriques de tuiles, de briques, de plâtre, de ciment et de chaux se plaignent que l'année 1902 ait été une des plus mauvaises qu'elles aient eu à enregistrer.

J'ai rendu compte, dans un rapport spécial, inséré au *Moniteur officiel du Commerce* du 16 octobre 1902, des difficultés que rencontrait aujourd'hui l'industrie céramique en Allemagne, par suite de la surproduction et de la concurrence, et j'ai signalé les tentatives pour y mettre fin par la constitution d'un syndicat. Le gouvernement wurtembergois, de son côté, a tenté de venir en aide à cette industrie par la création de professeurs experts chargés de mettre à la disposition des fabricants leurs connaissances techniques. Ces inspecteurs devront faire des conférences, visiter les établissements, en signaler les défauts, suggérer de nouveaux modèles, etc. C'est là une preuve de plus du soin qu'apportent les Allemands à développer toutes les branches de leur activité économique et à répandre l'instruction professionnelle dans les divers corps de métier.

Industrie métallurgique. — C'est surtout la production du fer et les expéditions de ce produit en Amérique qui ont aidé l'Allemagne à traverser la présente crise. A ce point de vue, l'année 1902 marque un progrès sur l'exercice précédent.

Cette production avait été, en 1900, de 8,520,000 tonnes; en 1901, de 7,910,000 tonnes. En 1902, elle a été de 8,400,000 tonnes. Mais la consommation dans l'Empire même n'a pas cessé de diminuer. De 8 millions de tonnes en 1900, elle a passé à 6 millions en 1901 et à 5,400,000 tonnes en 1902. On voit ainsi de quelle nécessité est l'exportation pour l'industrie métallurgique allemande, et combien les commandes des États-Unis étaient venues à propos.

Dans ma circonscription, les usines et hauts fourneaux se plaignent que l'année 1902, malgré l'augmentation de la production, a été aussi mauvaise que 1901, ce qui doit être attribué à l'avilissement des prix. Le fil de fer par exemple, qui, en 1899, était coté 185 marks la tonne, ne valait plus l'année dernière que 110 marks. Les débouchés qui, en présence d'une production trop abondante, devraient se multiplier, tendent au contraire à se restreindre.

Beaucoup d'industriels se plaignent également de ne plus pouvoir former un personnel d'ouvriers capables et stables. Cela serait vrai surtout pour les hauts fourneaux installés en dehors des grands centres, les jeunes ouvriers préférant tous résider dans les villes.

Les fabriques de machines et de chaudières à vapeur ont eu particulièrement à souffrir de la dernière campagne. Presque toutes, lors des années de prospérité, avaient agrandi leurs installations et perfectionné leur outillage, en prévision d'une exploitation plus considérable ; de là une concurrence acharnée et souvent du travail à perte. Exception doit être faite pour la fabrique de machines d'Esslingen, la plus considérable du Wurtemberg, où les commandes ont augmenté. Celles-ci qui, en 1901, avaient une valeur de 5,092,994 marks, se sont montées l'année dernière à 5,797,720 marks. Mais il est bon d'ajouter que, pour éviter le renvoi d'ouvriers, le gouvernement wurtembergeois a donné à cette fabrique une grande quantité de travaux qui s'étendent jusqu'en 1904.

Pour les machines agricoles, on constate une légère amélioration ; la vente à l'étranger aurait augmenté principalement en Autriche-Hongrie, Russie et Empire ottoman.

Les autres usines et fabriques de machines, quelle qu'en soit l'importance, comme la grande maison Kuhn, de Berg, sont unanimes à se plaindre. Et il en est de même des fabriques d'articles spéciaux, comme les machines-outils, outils, etc., etc., qui déclarent que leur chiffre d'affaires, en 1902, a été au-dessous de celui de 1901.

Les affaires d'électricité, qui avaient beaucoup diminué depuis deux ans, ont repris à la fin de l'année dernière, à la suite de la fusion des grandes sociétés dont j'ai parlé. Mais les prix sont loin d'être rémunérateurs, surtout en Allemagne même, où un grand nombre de bureaux de vente de maisons d'électricité inondent le marché à des prix avilissants. A l'étranger, les affaires seraient redevenues plus actives. D'après les déclarations des usines wurtembergeoises, les meilleurs débouchés seraient la Belgique, la France, la Hollande, l'Angleterre et l'Italie.

Les fabricants de machines et appareils pour la brasserie auraient reçu d'assez belles commandes d'Espagne, d'Italie, d'Autriche et de France ; mais on se plaint des droits très élevés qui existent dans ces deux derniers pays et réduisent à fort peu de chose les bénéfices.

La coutellerie dont le centre est à Tuttlingen, a eu également une année favorable à enregistrer. La Chambre de Commerce de Rottweil signale comme marché nouvellement acquis à cette industrie le Japon. La clientèle aurait augmenté en Autriche et diminué aux États-Unis.

Pour les instruments de précision, l'année a été en général mauvaise. Toutefois, une augmentation sensible s'est produite sur la vente des baromètres, surtout en Amérique. Les fabricants d'instruments de chirurgie se déclarent de même assez satisfaits; leurs principaux acheteurs se trouvent en Italie, Suisse, Pays-Bas, Belgique et France. Leurs efforts pour répandre leurs produits aux États-Unis ont échoué contre les droits de douane qui protègent l'industrie indigène. Les instruments d'optique sont devenus d'un placement plus difficile; je relève qu'une grosse maison de Stuttgart se plaint qu'en Suisse la concurrence des fabricants français a fait sur ce point des progrès considérables.

Industrie textile.

Malgré les difficultés avec lesquelles l'industrie textile se trouve aux prises depuis un certain nombre d'années, la quantité des fabriques ne cesse de croître en Allemagne. Seules les manufactures parviennent à faire quelques bénéfices qui sont établies dans les localités où la main-d'œuvre est très bon marché. C'est le cas d'une partie des tissages et filatures du Wurtemberg, installés dans les petites villes de Murrhardt, Kirchheim-unter-Teck, Nürtingen, etc., et qui ont surmonté assez facilement la crise. Mais la production étant très supérieure à la consommation indigène, on se préoccupe surtout des débouchés étrangers, en premier lieu celui de la Suisse, le plus important jusqu'ici pour le Wurtemberg; or, la seule annonce des élévations de droits inscrites dans le nouveau tarif suisse a déjà eu pour effet d amener l'installation sur le territoire helvétique de filatures qui, en tout état de cause, vont concurrencer les fabriques allemandes.

Depuis quelques années, on parle d'une entente entre les filateurs de coton de l'Allemagne pour mettre un terme à la surproduction et amener une certaine fixité dans les prix. Jusqu'à présent, l'accord n'a pu se faire. En 1899, dans quelques endroits où la filature était particulièrement active, des syndicats furent fondés, mais ne tardèrent pas à se désagréger, les membres vendant souvent à des prix inférieurs au taux convenu. En 1901, de nouvelles tentatives furent faites parmi les filatures de l'Allemagne du Sud, qui convinrent de diminuer la production de 25 0/0. Cette résolution était d'autant plus méritoire que, dans cette partie de l'Allemagne, la filature était, en général, en meilleure situation que dans le reste de l'Empire Mais la convention portait cette clause, que les filateurs s'efforceraient d'amener tous les fabricants allemands à entrer dans la combinaison. Ceux-ci ayant refusé, les industriels de l'Allemagne du Sud ne persistèrent pas dans leurs bonnes dispositions. Au cours de 1902, les

pourparlers furent repris, cette fois par les filateurs du Rhin et de la Westphalie, qui proposèrent de diminuer la durée du travail à partir du 15 septembre, dans une proportion de 15 0/0. A leur tour, les industriels sud-allemands, ayant encore sur le cœur leur échec de l'année précédente, refusèrent de s'engager. La situation des filatures de coton n'a fait qu'empirer au cours de 1902, et l'exercice s'est terminé pour la plupart avec des pertes considérables. Sur 45 grandes filatures établies par actions en 1899-1900, 22 non seulement n'avaient rien gagné, mais avaient en partie travaillé au prix de grands sacrifices. En 1900-1901, ce chiffre a été de 26, et en 1901-1902, il s'est élevé à 33.

Dans une réunion des fabricants de bonneterie de l'Allemagne du Sud, qui s'est tenue à Stuttgart en octobre 1902, il a été protesté contre les nouveaux droits inscrits dans le projet de tarif allemand, et d'après lesquels les tricots notamment n'ont été l'objet d'aucune augmentation, alors que les fils bruts et les fils de coton nécessaires à l'industrie ont été fortement majorés. L'association redoute en conséquence les représailles qui seront exercées par les gouvernements étrangers.

Il a été également donné connaissance à la réunion d'une lettre du Secrétaire d'État de l'Intérieur à Berlin, appelant l'attention sur les débouchés que peuvent offrir, pour les produits de l'industrie textile, l'Asie Mineure, la Syrie et la Palestine. Dans ces pays, de même que dans les Principautés danubiennes, l'industrie allemande se plaint surtout de la concurrence italienne, de jour en jour plus active.

La fabrication de la soie a pris une certaine importance en Wurtemberg. Cette industrie avait jusqu'ici peu souffert, grâce à l'absence de spécnlation, et aussi au fait qu'elle s'adresse à une clientèle riche et constante. Il n'en a pas été de même en 1902, en raison de l'augmentation du prix de la matière première ; la soie italienne s'est élevée de 44 à 48 marks le kilog. ; celle du Japon de 43 à 46, celle de Chine de 34 à 38 marks. Les négociants ne voulant pas acheter à des prix majorés, les fabriques restreignirent leurs productions ; dans la plus grande fabrique du Wurtemberg, les heures de travail furent réduites de 10 à 8. On envisage avec inquiétude le développement de l'industrie de la soie aux États-Unis, dont les achats contribuèrent surtout à la hausse de la matière première, et dont la concurrence s'exerce déjà dans les pays où l'Allemagne exporte aujourd'hui, c'est-à-dire en Angleterre, Pays-Bas, Suède et Norvège.

La fabrication des corsets, qui avait eu une bonne campagne en 1901, à été moins favorisée l'année dernière; d'après le rapport de la Chambre de commerce, ce recul serait dû à l'augmentation du prix de la baleine, qui est montée de 38 à 80 et 90 marks le kilog. D'autre part il faut compter avec la mode qui se répand de plus en plus en Allemagne, du costume-réforme, et qui supprime l'emploi du corset.

Cuirs et peaux. — Le renchérissement de la matière première a rendu l'industrie des cuirs et peaux peu rémunératrice en 1902. Des efforts ont été faits pour constituer un syndicat qui se chargerait de l'achat des cuirs et réglerait la production. Jusqu'à présent, les pourparlers n'ont pas abouti.

La concurrence américaine devient très menaçante en ces articles, principalement pour les chaussures. On signale les affaires considérables d'une grande maison des Etats-Unis qui a établi des succursales dans un certain nombre de grandes villes de l'Allemagne, et ce succès encouragerait d'autres maisons américaines à exploiter également le marché allemand.

Une industrie a pris à Stuttgart un grand développement dans les dix dernières années, celle des meubles en cuir, dont la majeure partie est destinée à l'exportation. Mais ici encore les fabricants redoutent les conséquences des nouveaux tarifs.

Les fabriques de gants se déclarent plus satisfaites qu'en 1901. Néanmoins, elles s'estiment très insuffisamment protégées. Le nouveau droit d'entrée a été fixé à 200 marks les 100 kilog., alors que les intéressés réclamaient 1,000 ou 1,200 marks. Ils prétendent qu'avec une taxe aussi faible il ne sera pas introduit une paire de gants de moins dans l'empire. Une grosse maison de Stuttgart constate les efforts faits par des fabriques de Grenoble et de Chaumont pour répandre leurs articles en Allemagne. Comme débouchés des gants allemands à l'étranger, il y a lieu de citer la Hollande, la Suisse, l'Autriche, les Pays Scandinaves, l'Angleterre et les colonies britanniques.

Industrie du meuble. — L'industrie du meuble est une des plus anciennes et des plus prospères de ce pays. L'exportation des bois travaillés dans l'empire se montait, en 1901, à 27 millions de marks, alors que l'importation en Allemagne atteignait à peine le chiffre de 3 millions. Or, la plus grande partie des objets exportés provient de Stuttgart, Urach, Kircheim, Calw, Heilbronn et Esslingen, qui fabriquent surtout pour l'étranger des meubles grossiers et des ustensiles de toutes sortes. Le principal marché est fourni par l'Angleterre qui absorbe 35 0/0 de l'exportation, ensuite par les Etats-Unis qui en demandent 10 0/0, puis par la Suisse, l'Australie et la France.

Le Reichstag ayant majoré de 8 et 10 marks les objets grossiers, qui paient jusqu'à présent 3 marks et taxé à 30 marks l'ébénisterie proprement dite, les fabricants wurtembergeois redoutent les représailles des gouvernements étrangers qui pourront porter un coup sensible à leur exportation. Déjà les Etats-Unis ont établi un droit de douane de 35 0/0 sur les objets fabriqués en bois ; le nouveau tarif suisse a porté les droits de 15 et 25 fr., suivant la nature et la qualité des marchandises, à 20, 30 et 45 fr. et même quand il s'agit de bois découpés et incrustés à 70 et 80 fr.

L'année 1902 n'a pas été cependant aussi mauvaise qu'on pou-

vait le craindre, et la plupart des fabricants reconnaissent avoir fait un chiffre d'affaires plus considérable qu'en 1901.

Il en est de même de la fabrication des pianos qui a toujours été très florissante en Wurtemberg, et que la crise ne paraît avoir en quoi que ce soit influencée. La quantité d'instruments livrés en 1902 aurait sensiblement dépassé celle de l'année précédente. Néanmoins on craint toujours la concurrence américaine, et on continue à réclamer un droit élevé contre les pianos des Etats-Unis. Dans les affaires avec l'étranger, on constate un recul des commandes de l'Australie, du Danemark et de la Hollande; par contre, la clientèle a augmenté en Suisse et les États des Balkans deviennent un excellent débouché.

Imprimerie et librairie. — Les affaires de librairie ont été plus satisfaisantes en 1902 que l'année précédente, et les grandes maisons d'édition de Stuttgart auraient presque toutes terminé l'exercice avec des bénéfices. C'est le cas notamment d'une des sociétés les plus considérables de Stuttgart, la « Deutsche Verlagsanstalt » qui n'avait pu distribuer aucun dividende en 1901, et qui, pour 1902, a donné 4 0/0.

Les expéditions de livres faites par Stuttgart avaient été, en 1900, de 4,633,000 kilog.; en 1901, elles avaient reculé à 4,484,000 kilog.; l'année dernière, elles ont remonté légèrement à 4,505,000 kilog.

Par suite de la surproduction, les prix du papier, en 1902, ont baissé de 5 à 10 0/0. La fabrication du papier et des boîtes d'emballage a surtout progressé. De grandes expéditions ont été faites sur Manille, Haïti, l'Indo-Chine (Saïgon et Haïphong), la Suisse, le Brésil et le Chili.

L'industrie de la lithographie est également en progrès et accuse une augmentation de la clientèle en Autriche, Suisse, Hollande, Russie et Amérique.

Les registres et livres d'affaires ont été enfin l'objet de nombreuses demandes, en Russie et au Transvaal notamment.

Situation financière. — Dans ma circonscription, les grosses banques ont eu moins à souffrir de la crise que dans les autres grands centres de l'Empire. Par suite de la mauvaise situation économique, les dividendes ont été réduits; mais on ne saurait dire néanmoins que l'année 1902 a été véritablement défavorable au point de vue des affaires. C'est ce que témoigne le tableau ci-après, donnant le cours des fonds d'État et des principales banques, comparé à ceux des deux années précédentes :

	31 décembre 1900.	1901.	1902.
	Marks.	Marks.	Marks.
3 0/0 Wurtembergeois . . .	85 50	89 »	90 40
3 1/2 0/0 — . . .	95 50	99 40	100 80
Würt. Notenbank	110 »	107 »	109 »
Würt. Vereinsbank	139 »	141 »	148 »
Würt. Bankanstalt.	137 »	138 »	145 »
Würt. Hypothekenbank . .	151 »	152 »	163 50

Il faut noter que, par suite des mécomptes éprouvés dans les spéculations industrielles, l'épargne, depuis trois ans, a porté de préférence ses capitaux aux fonds d'État et aux valeurs de tout repos. C'est ce qui explique en grande partie la hausse qui s'est produite sur les rentes en 1902 et qui, d'ailleurs, ne s'est pas maintenue en 1903. Les emprunts ont atteint, l'année dernière, pour tout l'Empire, le chiffre de 565 millions de marks ; en 1901, ils avaient été de 506 millions et, en 1900, de 172 millions seulement.

Projet de canalisation du Neckar. — Comme je le faisais observer au début de cette étude, le Wurtemberg est encore un pays plus agricole qu'industriel, bien qu'il s'efforce de prendre une part active à l'expansion économique de l'Allemagne et d'implanter sur son territoire un grand nombre de manufactures. Il lui manquera toujours, pour rivaliser avec les provinces du Rhin, de la Westphalie et de la Saxe, les deux principaux éléments d'une industrie intensive, le combustible et le minerai, et aussi les voies de communication à bon marché, qui lui permettraient d'amener facilement à ses usines les matières premières indispensables. En vue de remédier autant que possible à cette situation d'infériorité, on a mis en avant, depuis quelques années, un projet de canalisation du Neckar jusqu'à Esslingen, à 15 kilomètres en amont de Stuttgart, ce qui permettrait aux bateaux du Rhin d'apporter jusqu'au cœur du pays le fer et le charbon qui, aujourd'hui, sont amenés à grands frais par le chemin de fer.

L'opinion publique s'est manifestée, surtout depuis une année, en faveur de ce projet, où elle voit le meilleur moyen d'assurer la prospérité économique du pays. Sous la pression de ce sentiment, le Ministre de l'Intérieur, dans la séance du Landtag du 31 mars dernier, déclara que le Wurtemberg devait consentir tous les sacrifices pour assurer la réalisation d'une entreprise indispensable à son développement, et il exprima la conviction que le canal serait construit en dépit de toutes les difficultés et oppositions.

D'après le plan primitif, le Neckar doit être canalisé entre Mannheim et Esslingen sur une étendue de 200 kilomètres, dont 91 sur le territoire badois et 109 en Wurtemberg. La profondeur constante sera de deux mètres, de façon à permettre l'accès de bateaux de 600 tonnes, calant 1 m. 75. Quant aux dépenses, les évaluations sont très diverses. Les uns les estiment à 28 millions de marks seulement ; d'autres les portent à 43 millions ; d'après le gouvernement, elles seraient de 40 millions.

Mais une déception éprouvée à ce dernier point de vue vient de calmer quelque peu l'enthousiasme. On comptait que le duché de Bade, intéressé à l'entreprise, prendrait une partie des frais à sa charge. Or le gouvernement grand-ducal repousse toute contribution aux dépenses, entendant seulement participer à la garantie pour une proportion maximum à fixer, en cas de déficit.

En refusant son concours, le gouvernement badois a subi, dit-on, l'influence des industriels et négociants de Mannheim, qui craignent le développement de Heilbronn au détriment du grand port du Rhin. On peut se demander, à la suite de ce refus, si le Wurtemberg, dont les capacités financières sont très limitées, se risquera à prendre l'entreprise uniquement à sa charge.

Les chiffres produits par la Société de remorquage du Neckar, de Mannheim à Heilbronn, à l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de sa création, montrent les avantages que retirerait ce pays d'une voie de communication facile et à bon marché. Cette société a été fondée le 25 juillet 1877, sur une concession de 33 ans accordée par les trois gouvernements du Wurtemberg, de Bade et de Hesse. Le gouvernement wurtembergeois, comme principal intéressé, garantit un intérêt de 5 0/0, avec partage des bénéfices au-dessus de 6 0/0. La convention n'a pas été désavantageuse pour l'Etat qui, l'année dernière, a encaissé ce ce chef 52,000 marks. L'Entreprise commença à fonctionner le 23 mai 1878 ; aujourd'hui, la Société dispose de 7 remorqueurs, dont chacun peut porter un chargement de 700 tonnes; le trafic a atteint l'année dernière plus de 150,000 tonnes.

Rattachement des chemins de fer au réseau prussien. — Une autre question préoccupe vivement les cercles industriels et commerciaux du Wurtemberg, celle du rattachement des chemins de fer du royaume au réseau prussien. Depuis longtemps le public réclame des améliorations et des réformes : réduction des tarifs, agrandissement des gares, réfection et augmentation du matériel, etc, que l'état des finances a jusqu'ici empêché le gouvernement d'accorder, et pour lesquelles il sera nécessaire de recourir à un emprunt. On calcule que les dépenses extraordinaires nécessitées pour les chemins de fer, dans les 15 ou 20 prochaines années, se monteront à 150 millions de marks, somme qu'il est impossible de se procurer sur les ressources du budget.

Le Wurtemberg en premier lieu a construit un grand nombre de lignes uniquement pour satisfaire des intérêts locaux, respectables assurément, mais parfois insuffisamment justifiés. Et d'autre part, en englobant tous les chemins de fer dans un réseau d'Etat, il a assumé des charges considérables qui n'auraient pu être couvertes que par une exploitation intensive sur certaines lignes. Il eût fallu, comme c'est le cas pour la Bavière et pour Bade, un trafic international très actif sur une partie du réseau. Mais en dehors de la grande voie Paris-Vienne, qui traverse une petite partie seulement du royaume, les autres lignes n'ont guère qu'un trafic local plus ou moins développé, et pour beaucoup d'entre elles, les dépenses sont supérieures aux recettes. Et cet état de choses n'a guère chance de s'améliorer si l'on exécute le projet de nouvelles voies Ulm-Donaueschingen-Fribourg-Colmar-Épinal pour relier, de façon plus directe et plus rapide Paris-Vienne-Constantinople. La nouvelle ligne internationale ne traversait plus ainsi le Wurtemberg que dans son extrême largeur.

Malgré les répugnances d'une partie de la population à voir

le réseau wurtembergeois passer entre les mains de la Prusse, il semble bien que les particularistes devront céder encore sur ce point.

Cette question des chemins de fer s'est compliquée récemment de réclamations entre les divers gouvernements de l'Allemagne du Sud et la Prusse, au sujet des agissements de leurs administrations respectives, en matière de tarifs et de transport. C'est le gouvernement wurtembergeois qui a ouvert la campagne, en reconnaissant, sur une question d'un député, qu'il était victime de procédés peu loyaux de la part de ses voisins, pour détourner à leur profit un trafic international qui, logiquement, devrait emprunter les voies du Royaume. Il y aurait accord entre la Bavière et Bade d'un côté et la Prusse et la Suisse de l'autre pour favoriser les expéditions sur leurs lignes au détriment du Wurtemberg. Il en résulterait pour ce dernier pays une part très minime dans le trafic entre la Suisse et l'Allemagne, quoique souvent le trajet le plus direct passe par son territoire.

Ces pratiques ne s'exerceraient pas seulement à l'égard du Wurtemberg ; le cabinet de Berlin s'est plaint également que la Bavière se soit entendue avec la Saxe et la Suisse, pour faire transiter par ces pays le trafic de l'Allemagne orientale vers la France, trafic qui, normalement, devrait emprunter les voies de la Prusse et de l'Alsace. De Munich on reproche à Stuttgart d'avoir conclu avec l'Autriche un accord pour diriger par la Suisse et l'Arlberg les marchandises destinées à la monarchie austro-hongroise, ce qui porterait un grave préjudice à la Bavière. Enfin, Carlsruhe fait observer qu'en cherchant à accaparer les transports pour la Suisse, l'administration badoise use d'un droit légitime. Pour la construction du tunnel du Gothard, en dehors de la subvention de l'Empire, se montant à 8,066,000 fr., le gouvernement badois a fourni une subvention particulière de 2,717,000 fr., alors que le Wurtemberg n'a rien voulu accorder. Il est donc naturel que le Grand-Duché retire un bénéfice plus considérable du trafic avec la Suisse et l'Italie.

Ces discussions mettent en lumière les divergences d'intérêts qui ne cessent de se produire entre les divers gouvernements allemands, en matière de voies ferrées. Et il ne saurait en être autrement, tant que les États auront des administrations financières et des budgets propres. L'exploitation des chemins de fer étant, en Allemagne, réservée en général aux gouvernements, ceux-ci ont une tendance naturelle à faire produire à leurs réseaux, pour augmenter leurs revenus, le plus de bénéfices possible, fût-ce au détriment du voisin. De là encore cette fiscalité extrême, que l'on rencontre si souvent dans l'administration allemande. Les débats qui viennent de se produire à l'occasion des détournements de trafic serviront surtout à activer la seule solution logique qui est celle de la constitution d'un réseau unique de l'Empire.

JULLEMIER,
Consul général de France.

UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 1er OCTOBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 264

ÉTATS-UNIS

Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e)

Prix du fascicule : 30 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros		Prix.
247.	— **Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Beyrouth en 1902.	» 20
248.	— **Possessions portugaises d'Afrique** (Mozambique) : Mouvement commercial et maritime de la province de Mozambique pendant les années 1900 et 1901	» 50
249.	— **Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France	» 30
250.	— **Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902	» 10
251.	— **Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse	» 40
252.	— **Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902.	» 20
253.	— **Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	— **Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30
255.	— **Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation.	» 20
256.	— **Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares	» 30
257.	— **Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	— **Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	— **Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 30
260.	— **Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. . . .	» 20
261.	— **Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902.	» 2
262.	— **États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'Etat de Washington.	» 2
263.	— **Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 2

ÉTATS-UNIS

Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902.

San-Francisco... Lorsque l'on reporte ses regards sur cette nnée 1902 qui vient de finir, on est à juste titre frappé de activité qui n'a cessé de régner partout ici. Rarement il nous été donné de contempler une période d'une aussi générale prosérité. Sur tous les points de la Californie, dans toutes les branhes de l'agriculture, de l'industrie et du commerce, un travail ssidu n'a cessé de développer les merveilleuses aptitudes proictrices du pays. De nouveaux débouchés sont été créés, de nouelles mines se sont ouvertes, de nouvelles industries se sont ıontées et dès leur début toutes ces entreprises ont prospéré ındis que les plus anciennes donnaient elles aussi des résultats ıeilleurs encore que par le passé.

Jamais les récoltes n'ont été plus abondantes, les prix plus levés et les usines, quoique travaillant de toute leur puissance, 'ont point réussi à satisfaire à toutes les demandes.

C'est par un résumé rapide de la situation des districts agrioles et forestiers que nous commencerons cette revue annuelle our passer ensuite aux mines, puis aux produits industriels de et État.

Les récoltes ont été dans leur ensemble particulièrement ondantes et les prix néanmoins très soutenus. La cueillette es prunes, non l'une des moins importantes, a plutôt baissé; ıais les producteurs n'en ont pas moins retiré un fort beau énéfice, grâce aux commandes qui ont été considérables. D'aue part, on a eu à foison des raisins, des noix, des oranges, des trons, des poires et des melons et à raison des prix offerts le venu a été des plus beaux pour les fermiers.

Le blé aussi a donné un bon rendement et s'est très bien ndu quoique la production totale de cette céréale n'ait point é tout à fait aussi considérable que celle des années précéntes. Mais c'est l'agriculteur lui-même qui est responsable de t état de choses parce que, peu à peu, il abandonne cette culre pour se livrer à celle des fruits qui lui assurera, il le croit ı moins, à chaque récolte nouvelle de meilleurs revenus.

De nouveaux vergers se plantent chaque année et chose à marquer, c'est surtout dans le Nord de l'État que se font ces uvelles plantations; c'est là d'ailleurs que les orangers pro-

duisent le plus vite et que les fruits mûrissent le plus tôt. Ceci s'explique du reste par ce fait que la petite ville de Sonoma située au Nord de San-Francisco se trouve sous le 40e degré de latitude Nord et que c'est à peu près la ligne qui passe par Malaga et que la vallée de la rivière Russe où les orangers prospèrent à souhait est abritée contre la brise de mer par les montagnes et les forêts de bois rouge et qu'en été il y fait une chaleur torride.

L'industrie du bois s'est aussi développée de façon considérable. En effet, des scieries se sont montées en grand nombre, les capitaux ayant afflué de l'Est pour acheter des forêts en Californie alors que ces capitaux ne s'étaient point encore écartés des bois situés dans les États voisins des grands lacs tout particulièrement du Michigan.

La production minière, elle, a dépassé les chiffres des années précédentes, surtout en ce qui concerne les minerais de cuivre pour le traitement duquel de nombreux fours à réduction ont été installés.

Quant à l'or, malgré le travail d'amélioration incessant fai dans les mines de quartz et une exploitation plus économiqu des gisements aurifères de surface, la production de ce méta n'a fait que se maintenir à un très beau total d'ailleurs.

Ce qui avait, jusqu'à présent, le plus manqué à la Californi pour le développement de ses ressources naturelles, c'était l force motrice : le nerf de l'industrie. La cherté du combustibl a longtemps été le frein arrêtant l'essor du pays. Mais il sembl que le moment s'approche où cet obstacle va être enfin sur monté grâce aux efforts incessants faits pour l'utilisation de nombreuses chutes d'eau qui se trouvent dans tout l'Etat et l transformation de leur puissance en force électromotrice. C'es à partir de 1901 et surtout en 1902 que des progrès remar quables ont été accomplis dans ce sens. L'on ne compte e effet maintenant que peu de villages soit dans le nord, soit a centre, qui ne possèdent cette production de force motrice. en est donc résulté la création de nombreuses fabriques o l'on produit maintenant le verre, le ciment, etc., dont la Califo nie était totalement dépourvue et pour lesquels elle était tribu taire de l'étranger. Mais malgré ces récents et fébriles effor sur lesquels nous aurons d'ailleurs à revenir plus loin, il e sera ainsi longtemps encore.

AGRICULTURE.

Comme nous venons de l'indiquer la tendance des agricu teurs du pays paraît être de rompre avec les vieilles traditio qui voulaient que chaque fermier se fît ici une spécialité telle ou telle culture et ils semblent vouloir adopter les méthod

mployées ailleurs consistant à chercher à obtenir des récoltes variées. Jusqu'ici sous l'impression que le climat de la Californie, que son sol particulièrement étaient favorables à la culture des fruits, l'esprit de spéculation, une des caractéristiques des gens d'ici, aidant encore, chaque cultivateur voulait produire les fruits dans l'espoir qu'une bonne récolte suffirait sinon à s'enrichir, tout au moins à l'affranchir d'hypothèques, la plaie du pays qui, le plus souvent, font de lui un tenancier déguisé. L'année 1902 si remarquable par tant de côtés, l'est donc encore par ce fait qu'elle a vu s'accentuer davantage la tendance à varier les cultures et que les résultats obtenus dans la plupart des tentatives sont bien pour encourager les fermiers dans la voie où ils n'étaient entrés jusqu'à présent qu'avec une certaine hésitation.

Ils chercheront à transformer désormais de plus en plus leurs exploitations en véritables usines et à faire, sur place, de leurs grains et de leurs fourrages, de la viande, de la laine, des cuirs. Il en résultera évidemment une plus équitable distribution de la main-d'œuvre dans l'Etat et partant une plus juste répartition des capitaux pour le plus grand profit de la communauté.

Cette transformation certaine de la culture du pays sera toutefois subordonnée à l'aménagement plus ou moins rapide des cours d'eau, car de là dépend pour la plus grande étendue des terres du pays, la possibilité de l'irrigation.

La récolte des céréales a été cette année plutôt faible, inférieure en tous cas à celle de l'année dernière. Au début de la saison, il était permis de croire que malgré les prix peu élevés payés en 1901, les fermiers ensemenceraient une superficie considérable mais beaucoup hésitèrent et la saison sèche vint en outre mettre obstacle au rendement normal des champs. En même temps que la récolte s'annonçait faible, les demandes pour l'Australie et l'Asie devenaient plus fortes, simultanément; le port de San-Francisco s'encombre de navires anxieux de se procurer du fret abaissant le prix de transport des céréales très au-dessous de la moyenne, au-dessous même de ce qui est raisonnable. Ces causes combinées eurent pour conséquence de faire monter la valeur du grain et les prix s'élevèrent à un chiffre que l'on n'avait pas connu depuis nombre d'années.

La saison présente s'ouvre sous un autre aspect, plus ou moins favorable suivant le point de vue où l'on se place, mais l'on prévoit, en tous cas, de forts ensemencements.

En même temps que la dernière récolte se montrait faible pour le blé, celle de l'orge apparaissait également très peu forte. Toutefois, en Californie, l'orge sera toujours moins sujette à fluctuation que le blé à cause du moindre temps nécessaire à sa maturation, et aussi parce que le pays produit plusieurs variétés de cette céréale fort recherchée par les brasseurs. Les prix se maintiendront donc forcément jusqu'au moment, que l'on ne prévoit point d'ailleurs encore, mais auquel il faut s'attendre,

où la culture de l'orge se développera considérablement et tout d'un coup.

Nous devons citer maintenant une tentative faite ici à la fin de l'année 1901, pour organiser une société dans le but de centraliser, dans certains entrepôts, tout le produit des récoltes et d'en contrôler la vente en s'efforçant de maintenir des prix élevés. L'idée parut sourire à quelques fermiers. L'affaire, cependant, ne réussit pas, et l'on en donne aujourd'hui comme raison le bas prix auquel les céréales se vendaient. Les fermiers se sont aperçus qu'ils n'avaient pas les capitaux nécessaires pour réussir dans la voie où ils entraient.

La récolte de l'avoine s'est maintenue dans la moyenne et le prix n'a pas été mauvais ; mais pour cette céréale comme pour le maïs, les statistiques officielles manquent, car leur récolte est entièrement consommée sur place.

Le tableau ci-dessous, dressé d'après les données fournies par la Chambre de Commerce de San Francisco, met en évidence la production des céréales en Californie pour les cinq dernières années ; l'unité est le boisseau représentant 36 litres et un tiers.

Au dernier total, il y a lieu d'ajouter la partie de la récolte conservée par les fermiers, laquelle est évaluée à 20,000,000 de boisseaux pour 1902.

Blé.

Années.	Quantité	Valeur.
	Boisseaux.	Dollar.
1897.	30.586.310	0.84
1898.	12.403.700	0.69
1899.	29.666.666	0.63
1900.	20.933.333	0.60
1901.	28.751.500	0.72
1902.	18.530.850	Stock visible et chargement arrêté au 1er décembre.

Orge.

1897.	26.309.325	0.48.80
1898.	11.413.048	0.48.80
1899.	13.782.400	0.48.80
1900.	18.478.260	0.48.80
1901.	18.750.000	0.48.80
1902.	15.500.000	Valeur estimée. 0.48.80

Houblon. — La récolte excellente du cône de cette plante coïncidant, en Californie, avec des récoltes faibles dans beaucoup d'autres districts, a eu pour résultat une hausse des prix qui a procuré aux producteurs un bénéfice de plus de 100 0/0. La conséquence en pourrait bien être la plantation de nouvelles houblonnières dans nombre de terrains, mais il ne paraît pas

que ce doive être là une sage entreprise, car le marché peut être trop facilement encombré de ce produit, ainsi que l'a surabondamment démontré l'expérience d'il y a quelques années.

Les prix actuels sont de 25 cents la livre et la production totale pour les six dernières années figure dans le tableau ci-dessous :

1897	45.000	balles.	8.325.000	livres.
1898	44.500	—	8.232.500	—
1899	59.000	—	11.002.000	—
1900	37.200	—	7.291.200	—
1901	48.000	—	9.408.000	—
1902	55.000	—	10.780.000	—

(Valeur estimée.)

N. B. — Les balles de Californie, depuis l'année 1900, sont évaluées à 196 livres, tandis que celles des Etats de l'Orégon et de Washington ne pèsent que 185 livres.

Haricots. — La médiocrité de la récolte des haricots dans les Etats de l'Est a permis aux cultivateurs de la Californie de réaliser d'assez beaux bénéfices avec les différentes variétés de ce légumineux très cultivé ici et qui y vient fort bien.

Les espèces ne sont pas mélangées; chaque contrée cultive spécialement l'espèce qui lui convient; c'est ainsi que les haricots blancs sont cultivés dans la vallée de San-Joachim, tandis que ceux de couleur sont spécialement récoltés dans les comtés de Santa-Barbara et de Ventura. Dans ces comtés, tous les plants sont abandonnés à eux-mêmes; ce sont des espèces naines; les espèces grimpantes, qui ont conséquemment besoin d'être ramées, ne sont guère cultivées que dans les jardins et leurs produits sont généralement consommés en vert.

La récolte se fait à la machine, laquelle est une sorte de houe à cheval qui arrache la plante qu'on ramasse ensuite comme du foin.

Il est assez difficile d'obtenir une statistique exacte de la production des haricots dans l'Etat; les seuls chiffres précis sont ceux de l'exportation. Toutefois, la récolte est estimée chaque année par le commerce et, pour l'année 1902, le chiffre donné est de 115 millions de livres.

Tableau des exportations.

1897-1898	57.817.400	livres.
1898-1899	43.061.500	—
1899-1900	41.516.900	—
1900-1901	33.063.150	—
1901-1902	73.248.500	—

Betteraves à sucre. — Avant la ratification du traité de commerce avec Cuba, les capitalistes, incertains du sort qui les attendait, ont hésité à entreprendre la construction de nou-

velles sucreries, prévoyant sans doute la décision du Congrès, tandis que les cultivateurs, pour la raison contraire, ont développé la culture des betteraves de façon à en obtenir une quantité suffisante pour fournir du travail à celles qui étaient déjà en activité. Jusqu'à présent, on n'y est arrivé qu'en partie, mais il ne faudrait pas en conclure que les encouragements ont manqué aux cultivateurs, car les prix de vente du sucre ont été suffisamment élevés pour rémunérer à la fois ces derniers et les fabricants.

Toutes les régions sucrières des États-Unis ne sont pas également bien partagées cependant.

La Louisiane, qui a été le principal producteur de sucre aux États-Unis jusqu'à ces dernières années, n'est plus en situation de lutter aussi avantageusement contre les États producteurs de sucre de betterave. La culture de la canne à sucre est fort coûteuse en Louisiane, les conditions climatériques ne lui étant pas favorables.

La betterave à sucre, au contraire, est cultivée sur une vaste échelle dans trois régions principales des États-Unis, et sa culture s'étend chaque année de plus en plus. La région où, après la Californie, la culture de la betterave à sucre s'est le plus développée, est le Michigan et les territoires adjacents. Mais, en ce pays, la culture de la betterave est aléatoire à cause des gelées tardives du printemps et des froids précoces de l'hiver qui empêchent parfois d'arracher la récolte ; la richesse saccharine y est faible, dépassant rarement 12 0/0. En somme, les résultats obtenus ont été médiocres et, après une très rapide extension, la culture de la betterave y est restée stationnaire, quelques fabriques mêmes y ont été fermées et vont être transportées ailleurs.

Une région tout particulièrement intéressante est celle de l'Utah et du Colorado, Dans ces deux régions, on a réussi à obtenir des récoltes de betteraves dans d'excellentes conditions, malgré l'absence à peu près complète de pluie pendant la période de végétation, et ce, au moyen de l'irrigation. Les résultats économiques et financiers ont été en général très heureux, principalement dans l'Utah. On construit, en ce moment, six fabriques nouvelles dans cette région, c'est-à-dire trois dans le Colorado, deux dans l'Utah et une dans l'Idaho.

Mais, de toutes les régions sucrières des États-Unis, la plus favorisée est indiscutablement la Californie. Là aussi, on obtient dans quelques endroits des betteraves par irrigation; cependant, on a pu établir au débouché de quelques vallées, de vastes fabriques, telles que celles d'Oxnard et de Watsonville qui peuvent travailler plusieurs milliers de tonnes de betteraves par jour, et, grâce au choix des terrains, la betterave est produite sans irrigation dans des conditions à peu près uniques au monde.

Dans cette partie de la Californie, en effet, comme dans l'Utah

et le Colorado, il ne pleut presque jamais à partir du mois d'avril jusqu'au mois de novembre; l'humidité nécessaire à la plante lui est fournie cependant en quantité suffisante, d'une part par une couche souterraine qui existe dans toute cette contrée et, d'autre part, par les rosées très abondantes des nuits d'été et les brouillards du matin. Partout où la nappe d'eau sou terraine n'est qu'à trois ou cinq mètres au-dessous du sol, les racines de la betterave peuvent plonger en terre et profiter de l'humidité qui tend à monter à la surface, par capillarité, à la suite des travaux de culture et de la chaleur des journées et, en plus, les vents du sud-ouest, qui sont chargés d'humidité par leur passage sur l'Océan Pacifique, la laissent se déposer au contact de la terre refroidie pendant la nuit, de sorte que, presque chaque matin, le sol est à peu près aussi mouillé qu'après une légère pluie.

Ces conditions favorables permettent d'obtenir des betteraves extrêmement riches en sucre et à un prix de revient très modéré. En 1901, par exemple, l'usine d'Oxnard a travaillé 160,000 tonnes de betteraves d'une teneur moyenne de 16,43/100 0/0 de sucre; en 1902, la teneur a été plus élevée encore, soit plus de 18 0/0 au commencement de la campagne.

En 1903, un essai d'une nouvelle méthode de culture vient d'être fait et a été couronné de succès, paraît-il. Jusqu'ici, on avait semé la betterave après les dernières pluies de l'hiver et en espaçant convenablement les ensemencements, on faisait la récolte depuis le 15 juillet jusqu'au 15 novembre. Cette année, on a eu soin de semer une partie des champs de betteraves immédiatement après les premières pluies et avant les fortes pluies de l'hiver; ces betteraves ont bien supporté l'hiver en terre, et elles se sont trouvées être mûres dans les premiers jours de juin; par ce moyen, on a pu augmenter de près de cinq semaines la durée de la campagne qui dépasse maintenant cinq mois.

Quant au prix de revient de la betterave cultivée dans ces conditions en Californie, il est d'autant moindre qu'on n'a pas besoin, au moins jusqu'à présent, d'user d'engrais et que les terres étant très légères, les travaux de culture y sont faciles.

De grandes réserves d'acide phosphorique de chaux et de potasse existent encore dans ces terres presque vierges et l'azote est fourni, soit par les pluies orageuses très abondantes, soit par une culture dérobée de lupin que l'on retourne en vert, avant de semer les betteraves.

La culture est faite à l'entreprise par des Compagnies de main-d'œuvre employant principalement des Japonais, des Mexicains ou des Européens, Allemands ou Slaves principalement. Les prix de culture payés par acre (40 ares), en 1902, dans le sud de la Californie où sont les principales usines, s'élevaient au total à 30 dollars quand ils comprenaient tous les travaux,

depuis les labours et les semailles, jusques et y compris l'arrachage et le transport à l'usine.

Le produit moyen des bonnes terres était de 15 à 20 tonnes par acre payé en moyenne 5 dollars par tonne, soit 75 à 100 dollars par acre, la rente de la terre étant 20 dollars par acre pour ces terres, on voit que les cultivateurs réalisaient de sérieux bénéfices. Les baux ne sont fait en général que pour un an.

Ceux qui font eux-mêmes les principaux travaux de culture comme les labours, les semailles et les transports, payent par acre, pour les travaux accessoires 3 dollars pour le démarriage, 5 dollars pour les binages à la main et de 0 d. 60 à 1 d. 20 par tonne de betteraves récoltée, pour l'arrachage et le décolletage, le premier prix s'appliquant aux terres qui ont produit 20 tonnes et plus par acre et le dernier à celles qui n'ont produit que 10 tonnes.

Sur les quelques centaines d'acres de terres cultivées en régie par la fabrique de sucre d'Oxnard, en 1902, le prix de revient de la tonne de betteraves n'a été que de 2 d. 30 par tonne ; ce prix comprend toutes les dépenses faites pour ces cultures non compris, le loyer des terres. La Compagnie cultive elle-même beaucoup de mauvaises terres, très salées ; par la culture, le sel marin disparaît peu à peu et en quelques années, les terres deviennent bonnes.

On plante souvent plusieurs récoltes de betteraves consécutivement sur la même terre ; certaines ont maintenant fourni jusqu'à dix récoltes de suite sans qu'on observe aucune diminution de rendement.

Le prix des bonnes terres à betteraves est maintenant fort élevé, allant à 200 dollars et même à 300 dollars par acre. Ces mêmes terres ne se vendaient guère qu'une dizaine de dollars par acre il y a 20 ans, avant l'établissement des fabriques de sucre.

Dans la plupart des fabriques le travail est loin d'être aussi bien conduit que dans les usines européennes ; le matériel est souvent défectueux. On extrait rarement plus de 11 0/0 de sucre de betteraves en contenant plus de 16 0/0. La consommation de combustible est double de ce qu'elle est en Europe ; on ne fait en général rien des pulpes et jusqu'à l'an dernier, presque toutes les usines jetaient leurs mélasses (7 0/0 du poids des betteraves travaillées) dans les rivières. Cette année-ci deux distilleries se sont montées pour faire de l'alcool de ces mélasses avec des appareils que l'on a fait venir de France.

La Californie produit plus de sucre qu'elle n'en consomme, d'autant plus qu'elle reçoit une partie du sucre produit aux îles Sandwich. Elle envoyait donc son sucre sur les marchés du Centre et de l'Est en compétition avec celui produit ou raffiné dans l'Est.

Cette lutte a été assez vive la campagne dernière pendant

laquelle on a même expédié du sucre par bateau, de Californie à New-York, en contournant le cap Horn. Mais depuis les premiers mois de 1903 il est généralement admis que le trust des sucres (American Sugar Refining C°) contrôle entièrement le marché des sucres, d'un commun accord avec la plupart des fabricants de sucre des États-Unis qui lui ont vendu la majorité de leurs actions, ou ont fait des accords spéciaux avec elle. Il semble en tous les cas certain que ce trust contrôle la plupart des fabriques de la région du Michigan et toutes celles de l'Utah, du Colorado, de l'Idaho et de la Californie.

Les statistiques officielles sur la production des betteraves ne sont pas complètes et je dois me borner à présenter le tableau suivant dont les chiffres sont généralement acceptés comme exacts :

Années.	Tonnes de betteraves.	Tonnes de sucre.	Tonnes de betteraves employées pour la production d'une tonne de sucre.	Richesse saccharine.
1897. . .	296.767	38.705	7.67	13.01 0/0
1898. . .	»	18.090	»	»
1899. . .	346.788	41.475	8.35	11.95
1900. . .	»	30.319	»	»
1901. . .	»	69.500	»	16.43 à Oxnard
1902. . .	»	80.000	»	»

Compte rendu des opérations des diverses raffineries.

	Tonnes de betteraves pouvant être réduites en pulpes par jour (1,000 kilog., la tonne).	Tonnes de betteraves traitées.	Tonnes de sucre produit.	Tonnes de sucre obtenu par tonne de betteraves, entier.	Pour cent de saccharine.
	—	—	—	—	—
Alameda Sugar C°	800	65.000	8.000	236	15.40
Western Beet Sugar C° à Chico	1.000	»	»	»	»
Americain Beet Sugar C°	1.000	24.000	3.500	258	14.19
Los Alamitos Sugar C°	700	»	3.000	»	»
California Beet Sugar and Refining C°	1.200	»	4.500	»	»
Spreckels Sugar C°	3.000	280.000	35.000	250	»
American Beet Sugar C° (Oxnard)	2.000	161.700	21.000	258	16.43
Union Sugar C°	500	30.000	3.500	213	15 »

La Western Beet Sugar C° a été fermée pendant les deux dernières années.

La quantité de sucre de betteraves produite a donc été au total de 78,500 tonnes contre 195,800 produites dans l'Union entière.

En 1888, elle atteignait à peine 1900 tonnes et malgré l'augmentation constatée, malgré la production assez forte en sucre de canne et de betteraves dans le reste du pays, il s'en faut que les États-Unis suffisent à leurs besoins, puisque la production domestique ne représente encore que le septième de la consommation qui est de 3 millions de tonnes environ.

Asperges. — Cet excellent légume était presque inconnu ici dans les premiers temps de la Californie ; c'était à peine si quelques maraîchers en produisaient en quantités fort minimes et le prix en était très élevé.

Séduits par l'appât du gain, quelques fermiers en plantèrent en quantités plus considérables dans les terres d'alluvion de la vallée de San-Joachim et ces essais réussirent si bien que la culture des asperges prit bientôt une grande importance et l'on cite aujourd'hui un propriétaire qui vient d'en planter 4,000 arpents.

Pour faire cette plantation, le terrain étant labouré profondément, on le nivelle, puis ensuite on creuse des trous espacés de trois pieds et profonds de 12 à 15 pouces au fond desquels on dépose une griffe de un à deux ans, mais plus généralement de deux ans, autant que possible fraîchement retirée de la pépinière, puis, après avoir étendu les petites radicelles dans tous les sens on la couvre de terre fine que l'on tasse très légèrement et l'on remplit le trou à environ un tiers de sa profondeur. Lorsque la plante a poussé on ajoute encore un peu de terre, afin que les chaleurs de l'été ne la dessèchent pas.

Les seuls soins à donner pendant les deux premières années sont un labour bien fait au mois de janvier ou de février, puis quelques binages dans le courant de l'année afin de tenir la plantation dans un état de propreté aussi parfait que possible.

C'est à peu près ce qui se pratique en France, à l'exception des trous où l'on dépose la griffe d'asperge qui sont remplacées par des fosses ouvertes généralement dans le sens de la largeur de la propriété, ce qui est plus commode pour pratiquer les binages de la première et de la seconde années, tout en laissant, en opérant ce travail, couler à volonté sur la jeune plante, la terre dont elle a besoin.

Il paraît qu'ici, la seconde année après la plantation, l'on commence à couper les asperges : cette pratique nous semble mauvaise car si l'on veut obtenir de beaux et bons produits il est nécessaire d'attendre trois ans. Cependant nous voyons souvent sur le marché de San-Francisco des asperges dont la beauté ne laisse rien à désirer et nous soupçonnons beaucoup

les cultivateurs qui les ont produites de n'avoir pas suivi de tels errements.

L'année de la récolte, indépendamment du labour ordinaire, on pratique aussi le buttage autour de la plante, afin que la partie haute et tendre se maintienne parfaitement blanche et, de même que les années précédentes, on a soin de tenir le sol en bon état.

Les asperges sont ici de différentes variétés, blanches ou violettes, mais les variétés les plus répandues sont l'asperge blanche commune et la rose d'Ulm ; on y trouve aussi l'asperge violette de Hollande et l'on m'assure que l'asperge d'Argenteuil n'y est pas inconnue.

Il existe à San-Francisco une maison qui possède des plantations d'asperges et dont la spécialité est la vente en conserves.

Pour l'importance de la production nous manquons totalement de statistique ; nous savons seulement que cette production est considérable. A la cueillette, les asperges sont mises en boîtes de 50 livres et expédiées sur les marchés du pays, mais surtout sur ceux de l'Est.

Croissant dans un sol d'une extrême richesse, l'asperge de Californie est fort belle et assez savoureuse, néanmoins elle est loin de valoir celle d'Argenteuil ; elle a plutôt la saveur de celle cultivée sur les bords de la Saône.

Quoiqu'il en soit l'on pouvait espérer que cette culture deviendrait de plus en plus prospère ; mais malheureusement, l'année dernière on s'est aperçu que la plante était envahie par la « rouille », maladie qui a été observée dans les Etats de l'Est il y a quelques années et qui a ruiné les plantations en fort peu de temps.

Un professeur adjoint de pathologie agricole à l'Université de Californie, qui en ce moment consacre toute son attention à l'invasion de cette peste, vient d'adresser un rapport au professeur E. W. Hilgard, chef de l' « Agricultural department », au sujet de ses études sur cette maladie. Ce rapport est fort intéressant et je ne puis mieux faire que de le reproduire ici :

« J'ai terminé, dit M. Ralph E. Smith, mon voyage à travers les importantes régions consacrées dans l'Etat à la culture des asperges, j'ai étudié la maladie qui menace de détruire les plantations. Il est impossible, en ce moment, de déterminer exactement toute l'étendue du mal parce que ses premières manifestations n'apparaissent qu'après la récolte lorsque les tiges sont arrivées à maturité; ce n'est donc que sur certaines pousses que la maladie peut être constatée maintenant.

« Pour cette raison il ne serait pas exact de dire que la maladie est plus intense dans telle ou telle propriété et je me bornerai d'indiquer d'une façon générale l'importance qu'elle a actuellement.

« Les régions consacrées à la culture en grand des asperges

comprennent deux principaux districts : l'un dans les deux parties des comtés d'Almeda et de Santa Clara qui se touchent, près de la baie de San-Francisco, et l'autre, comprenant le district de la rivière du Sacramento et des îles, entre les villes de Sacramento, Stockton et Antioch.

« Dans ces régions, la culture des asperges s'élève à plusieurs milliers d'arpents et l'on y compte au moins six usines pour la mise en boîtes des asperges qui ont eu un débouché de près de 300,000 caisses de 50 livres chacune l'année dernière.

« Cette industrie donnant de beaux profits pour le producteur et le metteur en boîtes, les plantations et la production conséquemment se sont rapidement accrues et, comme on le voit, elles ont une assez grande importance quoiqu'elle soit encore à ses débuts.

« J'ai pu constater que la rouille de l'asperge est répandue dans toutes ces régions. Son apparition en Californie, en automne dernier, semble coincider avec le même fait qui s'est produit dans l'automne de 1896 dans les Etats de l'Est et présente les mêmes analogies. La destruction à peu près complète des asperges qui s'y est produite pendant l'été de 1897 se manifestera probablement aussi cet été en Californie et si l'on juge par expérience, son effet se fera très sérieusement sentir sur la récolte de 1904 et sera de plus en plus intense dans l'avenir.

« Il n'entre nullement dans mes intentions d'effrayer les producteurs mais tous ceux qui sont engagés dans cette entreprise doivent se pénétrer avant tout de ce que cette maladie si destructive est actuellement répandue dans toute la région qui s'étend depuis San José jusqu'au Sacramento et qu'elle menace très sérieusement l'avenir de la culture des asperges dans tout le pays.

« Mais hâtons-nous de dire qu'il n'est pas impossible de prévenir ou de guérir cette peste, seulement il est certain que cela nécessitera une étude minutieuse et assidue, ainsi que des expériences applicables selon les différences du climat et l'importance des cultures.

« Je me propose de faire cet été des études spéciales sur la nature de cette maladie, ainsi que sur la manière de la combattre et j'ai choisi à cet effet deux regions principales, l'une à Milpitas près de San-José et l'autre à l'île Boulden sur la rivière du Sacramento non que la maladie soit plus menaçante dans ces lieux mais simplement parce qu'ils présentent plus de facilités pour mener à bien cette étude.

« Du reste les progrès de la maladie seron tsuivis avec attention dans tout l'Etat et tout ce qu'il sera possible d'apprendre sur ce sujet sera recueilli et publié. »

Deux points se dégagent nettement de ce rapport : 1° La maladie a envahi toutes les plantations d'asperges et menace de les détruire dans un avenir très rapproché. 2° La question n'est

encore qu'à l'étude et naturellement aucun remède n'a encore été trouvé.

D'après les renseignements fournis, la maladie est évidemment de nature cryptogamique et doit être engendrée par un excès d'humidité dans les plantations pendant la saison des pluies; s'il en était ainsi, il n'y aurait d'autre recours que de planter les asperges ailleurs, dans un sol où l'eau ne séjourne pas.

Tomates. — La récolte de ce légume qui s'annonçait bonne, s'est montrée au contraire très faible au début de la saison; les prix auxquels on s'était d'abord tenu pour les ventes dans l'est, étaient fort bas, mais ils se sont brusquement relevés.

Les ventes ont été faites par le syndicat connu sous le nom de « California Fruit Cannero Association ».

Oranges et citrons. — Pendant l'année 1902, l'exportation des oranges et des citrons a été inférieure de 5,720 wagons à celle de l'année précédente; mais par contre, les prix ont été plus élevés et les bénéfices nets des producteurs supérieurs par conséquent.

Les citrons ne paraissent pas se vendre aussi bien que les oranges et sur les marchés de l'Atlantique, ils ne peuvent pas lutter avec les fruits envoyés de Sicile. La raison en est probablement que les producteurs ne prennent pas assez de soin de leurs fruits et les envoient en mauvais état. Cette année une des causes de la mévente des citrons a été la trop grande importation qui a eu lieu en prévision d'une mauvaise récolte en Californie. Le marché se trouvant encombré certains importateurs ont préféré abandonner leurs fruits en douane plutôt que de payer le droit d'entrée d'un sou par livre. Le gouvernement s'est alors trouvé dans la nécessité de vendre aux enchères et de ce fait les prix sont tombés plus bas encore.

Les producteurs du pays font des efforts pour arriver à conserver les citrons d'hiver jusqu'à l'été, mais ils ne paraissent point avoir réussi jusqu'à présent aussi bien que les producteurs italiens.

Le point le plus saillant de la culture des oranges et des citrons en Californie est le développement qu'elle prend dans les districts du nord de l'État. Jusqu'ici on avait considéré les comtés du Sud comme seuls propres à la production de ces fruits, mais l'on s'aperçoit chaque jour que les fruits mûrissent au Nord plus tôt et mieux que dans le Sud et cette année encore les premières expéditions ont été faites par les vergers du nord de l'Etat.

La culture de ces fruits restera toujours limitée aux districts qui jouiront d'un système de canaux d'irrigation, car les étés fort secs du pays privent le sol de l'humidité si nécessaire d'avril à octobre. Pour cette raison, la culture des oranges et des citrons est pour le moment confinée dans le Nord aux com-

tés de Tulare, Fresno et Butte quoique cependant elle existe en petit dans les districts de Sacramento, Placer, Sonoma et Colusa.

L'exportation totale des districts du Nord a été pour la saison dernière de 1,800 wagons de 12 tonnes fournis en majorité par le comté de Tulare qui compte environ 3,000 hectares de bois d'orangers.

Les expéditions de l'Etat prises dans leur ensemble pendant les six dernières années ont été :

Saisons.		Caisses.
1896-97		2.649.600
1897-98		5.174.400
1898-99		3.654.000
1899-1900		6.624.000
1900-1901		8.964.000
1901-1902	estimé	6.904.000

La production totale de la saison dernière est évaluée à 7,329,320 caisses. Il est impossible d'estimer la production de la saison prochaine que l'on s'accorde toutefois à considérer comme devant être très supérieure à celle de l'année écoulée.

Fruits frais. — La vente des fruits frais a été mauvaise ; les récoltes abondantes n'ont pas été cueillies en temps utile, faute de bras, et l'année a été désastreuse pour les producteurs et les expéditeurs. En outre, les fabricants de conserves avaient un stock important invendu de l'année précédente et n'ont fait en conséquence que de faibles achats. A part les primeurs et les raisins à la fin de la saison, les prix ont été si faibles qu'ils ont à peine remboursé les frais occasionnés pour leur récolte. Il en est résulté qu'une très grande quantité de fruits destinés à l'origine à être vendus frais ont dû être séchés et qu'une grande partie même n'a pu être récoltée. L'on peut dire que les producteurs de fruits frais constituent la seule classe qui ait subi en Californie pour 1902 une saison relativement malheureuse.

Le tableau suivant met en évidence la quantité de fruits expédiés hors de l'Etat pendant les cinq dernières années. L'unité est le wagon de chemin de fer de 12 tonnes environ.

	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
Poires	1.895	1.684	2.115	1.535	2.011
Pêches	1.103	2.625	1.361	1.901	1.777
Raisins	734	847	825	966	1.033
Prunes et pruneaux	542	885	1.158	936	1.478
Abricots	123	90	152	201	222
Cerises	297	85	238	110	245
Pommes	596	490	512	739	359
Coings	1	19	10	13	10
Brugnons	»	2	»	2	»
Divers	15	24	27	23	6
Non dénommés	»	117	34	31	»
Total	5.006	6.868	6.432	6.457	7.141

Fruits en boîtes. — La récolte ayant été trop abondante, comme on vient de le voir, les acheteurs pensèrent naturellement que les quantités de conserves pourraient être considérables et les prix proportionnellement bas. Dans le but de profiter du marché qui s'annonçait ainsi, les metteurs en boîtes réduisirent leurs stocks, et il en résulta un maintien des prix jusqu'au moment où les acheteurs anglais placèrent leurs ordres et trouvèrent difficilement à se procurer les marchandises voulues. Bientôt, les assortiments disponibles ne furent plus complets et les stocks se sont trouvés plus bas qu'ils n'avaient jamais été depuis quatre ans; le marché a monté et l'on prévoit l'épuisement complet des réserves avant la saison prochaine.

Figues. — Jusqu'à ces dernières années, la figue du commerce, dite de Smyrne, n'a pu venir à maturité en Californie, et ce n'est que tout récemment que la raison suivante en a été scientifiquement exposée, car les figues se développent parfaitement dans l'Etat. La fertilisation des fleurs est accomplie par une guêpe « Blastophaga », qui se développe dans la figue sauvage et sert à la transmission du pollen ; or, l'espèce n'en existait pas en Californie. L'on fit donc des tentatives nombreuses pour arriver à introduire ici cette guêpe ; mais ces tentatives ne commencèrent à réussir qu'en 1898 et ce fut M. George Roeding de Fresno qui, le premier, parvint à acclimater cet insecte dans ses vergers. On le considère maintenant comme entièrement acclimaté et l'on en a distribué des essaims dans tout l'Etat.

Jusqu'à présent, toutefois, la figue de Smyrne ne réussit guère en Californie, et le seul verger qui en fournisse une quantité appréciable est justement celui de M. Roeding. Elle se vend sous le nom de « Calymirna ». Le nom a d'ailleurs été enregistré et doit être conservé pour désigner les figues de Smyrne produites en Californie et les distinguer des fruits importés et de la variété connue sous le nom de « Adriatic », laquelle est blanche et qui constitue, avec la figue noire commune, les deux variétés produites actuellement en Californie.

Olives. — L'année 1902 a été pour l'olive une année maigre; un certain nombre de champs d'oliviers ont été détruits par leurs propriétaires, le rendement ne les satisfaisant pas, et il est probable que cette culture et l'industrie qui en découle ne sont pas de celles qui se développeront en Californie. On en donne pour raison la mévente des olives vertes en saumure et la difficulté de se procurer la main-d'œuvre pour la cueillette ainsi que la vente de plus en plus considérable d'huile à bon marché, inférieure en qualité ou même complètement falsifiée et devant laquelle le goût du consommateur, il faut le reconnaître avec stupeur, ne recule pas. Cette dernière, lorsqu'elle est dite de bonne qualité, se vend 1 fr. 25 le litre. L'huile supérieure coûte au détail 4 et 5 fr.

Raisins secs et pruneaux.

Les producteurs de raisins secs qui constituent une des plus importantes ressources de l'Etat, ont eu cette année une récolte très abondante. La culture des raisins à sécher est presque entièrement confinée dans la vallée de San-Joaquin avec quelques districts des comtés de Yolo et de San-Diego. Cette concentration a grandement facilité la formation d'une société coopérative connue sous le nom de « California raisin Association » laquelle contrôle la vente de la récolte.

Les directeurs de cette association ont dirigé leurs affaires de façon fort habile et la récolte de 1902 qui a été extrêmement abondante a été vendue dès le commencement du mois de novembre à des prix très avantageux. Cela a d'ailleurs été une véritable surprise, étant donnée la forte récolte prévue. Les grandes facilités que les producteurs ont rencontrées pour leurs ventes proviennent des demandes des distillateurs qui ont acheté volontiers les fruits de qualité inférieure, qui, sans eux, auraient probablement dû être séchés et conservés en stock. Le résultat a démontré ce qui peut être réalisé lorsqu'une récolte entière est entre les mains d'un seul groupe de personnes.

Ceux qui se fournissent directement chez le propriétaire n'attachent pas grande importance au prix qu'ils ont à payer pour qu'ils soient certains que nul ne pourra acheter à de meilleures conditions et que par suite, ils n'auront à craindre aucune concurrence dans leur commerce de détail. Le consommateur lui continue à acheter volontiers tant que le syndicat n'élève pas les prix de façon exagérée.

La vente des raisins de petite dimension, lesquels constituent une marchandise dont il est difficile de trouver l'écoulement, s'est faite facilement sous forme de raisins sans pépin et de la sorte a servi à maintenir le prix de plus belle qualité.

En regard du succès notoire du syndicat des raisins nous devons noter l'effondrement du syndicat formé pour la vente des pruneaux et connu sous le nom de « Prune Association » et qui avait été organisé d'après les mêmes principes. Dans l'un et l'autre cas, les associations ont cherché à réunir 90 0/0 des producteurs qui devaient s'entendre pour vendre leurs récoltes collectivement. Les producteurs prenaient l'engagement de ne vendre qu'aux expéditeurs membres de l'association et ceux-ci, à leur tour, promettaient de n'acheter qu'aux producteurs syndiqués.

Dans les deux cas les prix devaient être fixés par les producteurs eux-mêmes ; dans les deux cas aussi des règles strictes furent posées défendant de façon formelle l'abaissement des prix en faveur de tel ou tel acheteur.

Le syndicat des pruneaux était en majeure partie composé de personnes appartenant au syndicat des raisins secs. Après d'assez

grandes difficultés les expéditeurs de raisins sont arrivés à s'entendre avec les producteurs, mais le malentendu entre les producteurs et les expéditeurs de pruneaux qui s'était produit dès l'organisation du syndicat a fini par la dissolution de l'association.

La cause primordiale de cet insuccès a été l'impossibilité d'arriver à contrôler une récolte produite par plusieurs milliers de petits propriétaires de vergers disséminés sur toute l'étendue des Etats de Californie, de l'Orégon, du Washington et d'Idaho.

Les pruneaux que l'on récolte en Californie sont séchés au soleil sur des claies faites de bois de sapin ou de bois rouge, chaque claie contient environ 50 livres de pruneaux. Avant de les y disposer ils sont plongés quelques instants dans une faible solution de soude caustique en ébullition, une minute environ, puis rincés après dans de l'eau froide et mis ensuite à sécher.

La solution de soude caustique varie selon les années, la grosseur des fruits et l'épaisseur de la peau. Il faut entre cinq et huit jours pour les sécher à point ; une fois suffisamment secs on les entasse dans un grenier où ils suintent et perdent encore une partie de l'humidité qu'ils possèdent, sans durcir, ce qui arriverait si on les laissait trop longtemps au soleil.

La récolte de l'année a été bonne, en général les fruits étaient petits, mais de qualité marchande. La vente s'est faite par les marchands, individuellement, à l'exception d'un lot qui a été pris sur le marché par une association connue sous le nom de « Santa Clara Fruit Exchange ».

Le tableau qui suit présente la production des raisins secs et des pruneaux en Californie pendant les six dernières années ; les chiffres donnés pour les raisins sont officiels, ceux indiqués pour les pruneaux en 1901 sont acceptés généralement mais n'ont pu être vérifiés.

La première partie du tableau indique la quantité par année, la seconde la valeur de ces récoltes respectives :

Années.	Raisins secs.	Pruneaux.
	(En livres.)	
1897	93.704.000	97.780.000
1898	80.631.000	90.470.000
1899	71.568.000	114.227.000
1900	94.000.000	160.000.000
1901	74.350.000	81.500.000
estimée en 1902	96.000.000	150.000.000
	Valeur en dollars :	
1897	4.725.000	3.750.000
1898	4.050.000	3.600.000
1899	3.590.000	3.950.000
1900	4.740.000	4.650.000
1901	3.765.000	2.400.000
1902	4.950.000	4.250.000

Autres fruits secs. — Des fruits secs autres que les pruneaux et les raisins sont produits, chaque année, en Californie en grande quantité. La table suivante qui donne la production en livres de tous ces fruits pendant les six dernières années a été dressée d'après les évaluations acceptées par les commerçants du pays à défaut de statistique vérifiée :

Années.	Pêches.	Abricots.	Pommes.	Poires.
		(En livres).		
1897. . .	27.150.000	30.125.000	5.250.000	6.350.000
1898. . .	10.960.000	8.240.000	3.520.000	6.620.000
1899. . .	34.800.000	11.600.000	5.900.000	5.760.000
1900. . .	34.840.000	28.080.000	6.360.000	14.550.000
1901. . .	29.510.000	15.552.000	6.450.000	6.580.000
1902. . .	24.000.000	12.000.000	6.000.000	5.000.000

Années.	Prunes.	Brugnons.	Raisins séchés.	Figues.
		(En livres.)		
1897. . .	3.250.000	280.000	3.450.000	3.250.000
1898. . .	2.460.000	180.000	640.000	4.780.000
1899. . .	3.360.000	840.000	440.000	5.800.000
1900. . .	3.900.000	870.000	480.000	4.000.000
1901. . .	3.450.000	654.000	360.000	6.520.000
1902. . .	2.800.000	420.000	450.000	7.250.000

Pour le séchage de ces fruits l'on se sert d'une sorte d'étuve généralement construite dans le verger même et qui est chauffée par un calorifère. Cette étuve est garnie de coulisses dans lesquelles on fait glisser les claies chargées de fruits préparés pour être séchés ; un thermomètre indique la chaleur.

Les pêches, les brugnons et les abricots sont préalablement débarrassés de leurs noyaux, les pommes et les poires sont coupées en deux ou quatre morceaux ; quant aux raisins et aux figues, ils sont séchés tels qu'ils sont.

Mais il est une autre méthode de séchage des fruits employée dans beaucoup de fermes et qui semble des plus défectueuses. Lorsque les fruits ont été préparés ainsi que nous venons de le dire, on les étale au soleil sur les toits en bardeaux des granges, des hébergeages et parfois même des maisons. Ces fruits sont abandonnés à eux-mêmes, exposés à la poussière et à toutes les malpropretés de l'atmosphère jusqu'à ce qu'ils soient secs, ils sont alors ramassés et mis en sacs. C'est la méthode la plus généralement pratiquée.

Miel. — Les districts produisant le plus de miel sont ceux du sud de l'Etat et du nord de la vallée de San-Joachim. La distance qui sépare les principaux établissements d'apiculture des grands centres, la facilité plus ou moins grande des communications entre les lieux de consommation, le nombre des routes, la variété des moyens de transport, rendent très difficile une exacte évaluation de la production, qui chaque année est discu-

tée de nouveau, les producteurs affirmant toujours que leur récolte est mauvaise et qu'en conséquence leurs prix doivent être élevés, tandis que les acheteurs de leur côté assurent toujours le contraire, mais d'une façon générale, l'on peut dire que si les pluies sont insuffisantes lors de la saison des fleurs, la récolte du miel s'en ressent forcément et tel a été le cas pour l'année 1902.

La Californie est souvent citée comme celui des Etats de l'Union qui produit toujours le plus de miel, la vérité est que la récolte varie considérablement suivant les années. Les chiffres qui suivent sont admis par le commerce comme représentant la production pendant les six dernières années.

Production du miel :

En 1897, 7,878,000 livres ; en 1898, 1.800,000 livres ; en 1899, 2,822,000 livres ; en 1900, 2,208,000 livres ; en 1901, 8,115,000 livres ; en 1902, 3,750,000 livres.

Vin. — La Californie est le pays des Etats-Unis qui produit le plus de vin. Nulle part ailleurs sur ce continent il n'a été possible de cultiver la vigne de façon à retirer un profit suffisant pour justifier une industrie un peu considérable.

Il a été jusqu'à ce jour assez difficile d'obtenir des chiffres exacts sur la production du vin en Californie. Les viticulteurs paraissent craindre de faire connaître au public l'étendue de leurs vignobles ainsi que leur rendement pour des raisons assez difficiles à expliquer.

Un fait à noter cette année, a été le prix élevé des raisins ; alors qu'en 1901 ce prix était de 8 dollars la tonne, il a atteint 18 et 20 dollars en 1902 et dans certains cas jusqu'à 35 dollars (prix le plus élevé depuis 22 ans) et cela quoique la récolte ait été la plus considérable de celles connues jusqu'à ce jour, à l'exception toutefois de celle de 1897 qu'elle a égalée, sinon dépassée. On attribue cette abondance de la récolte à plusieurs causes : d'abord au repos forcé des vignes pendant plusieurs années de sécheresse relative, ensuite à l'absence totale de gelée et de coulure.

Il faut remarquer en passant que l'on semble abandonner peu à peu en Californie la pratique qui consistait à fabriquer dans les mêmes vignobles les vins secs et les vins sucrés et que graduellement certains comtés ceux surtout avoisinant la baie de San-Francisco, se spécialisent dans la fabrication des premiers tandis que les autres sont plutôt fabriqués par les comtés de l'intérieur et du Sud où le climat plus chaud augmente la richesse en sucre.

La production du vin en Californie, pendant les dix dernières années, est donnée en hectolitres dans le tableau ci-dessous dont les chiffres gagnent à être considérés en même temps que ceux de la production de l'eau-de-vie pour les périodes correspondantes :

Années.	Vin.	Eau-de-vie.
	(En hectolitres.)	
1893	908.000	80.280
1894	640.000	69.160
1895	560.000	84.000
1896	540.000	56.800
1897	1.360.000	50.000
1898	740.000	67.960
1899	940.000	130.240
1900	947.080	67.520
1901	909.760	142.560
estimé à 1902	1.600.000	200.000

Il y a neuf ans, par suite d'une lutte entre les producteurs de raisins et les fabricants de vin, l'industrie vinicole en Californie a traversé une crise qui fut bien près de la ruiner complètement; mais cette crise passée, les fabricants comprirent que leurs intérêts étaient étroitement liés à ceux des viticulteurs et, depuis, les premiers ne cherchent plus à imposer aux derniers les prix d'achat. La production du vin paraît donc être établie maintenant sur des bases solides et les prix payés en 1902 pour les raisins, quoique anormaux, permettent de croire que, dans l'avenir, il ne se produira plus de conflit comme celui auquel il vient d'être fait allusion.

Les motifs qui ont causé la hausse du prix des raisins et, par suite, du vin de la dernière récolte, paraissent être les suivants : d'abord l'épuisement du stock en cave et ensuite une estimation erronée de la valeur de la récolte.

Depuis 1897, le prix des raisins a régulièrement augmenté; à cette époque, la moyenne était de 8 à 10 dollars la tonne; en 1902, il a été de 12 à 16 dollars pour les raisins à vins sucrés et de 20 à 30 dollars la tonne pour ceux à vin sec; certaines variétés de choix se sont même vendues de 33 à 35 dollars.

Ces prix élevés et la perspective d'un marché sans cesse augmentant ont eu pour résultat la plantation de nouveaux vignobles. Ces plantations nouvelles ne sont pas faites seulement en vue d'une vente plus considérable, mais aussi et surtout à cause des ravages que fait chaque jour le phylloxéra.

En ce moment, on estime la superficie des vignobles de l'Etat à 97,000 hectares, dont 37,000 pour la fabrication des raisins secs, 10,000 pour les raisins de table et 50,000 pour la production du vin. Il ne faut pas oublier, d'autre part, que souvent les raisins cultivés particulièrement pour la fabrication du vin ne sont pas les seuls à être vendus aux distilleries et l'on ne peut pas conclure, en conséquence, que les 1.600,000 hectolitres de vin récoltés cette année ont été produits par les 50,000 hectares dont il est parlé; il est à croire qu'une certaine quantité de raisins ont été employés à la fabrication de ce vin, qui étaient, à l'origine, destinés à être séchés ou vendus pour la table.

Il n'est guère à supposer que les prix payés pour la récolte dernière se maintiendront, une réaction est presque inévitable; mais, en admettant que les prix pour la saison prochaine retombent à 15 dollars la tonne, ce qui ne serait pas surprenant, on voit que le rendement d'un arpent étant de 8 à 15 tonnes de raisins, les profits du vigneron seront encore fort beaux et l'on ne saurait s'étonner si les cultivateurs abandonnent peu à peu certaines anciennes cultures, comme le blé, pour s'occuper de la vigne qu'ils ont soin, d'ailleurs, de choisir parmi les espèces les plus résistantes au phylloxéra.

La consommation des vins et eaux-de-vie de Californie a augmenté régulièrement chaque année au point que depuis la récolte exceptionnelle de 1897, la production n'a pas suffi à la demande.

Les statistiques de l'exportation des vins et eaux-de-vie s'arrêtent à l'année 1900, mais elles sont suffisantes pour mettre en relief le progrès de ces exportations.

Expéditions dans les États de l'Est :

1885, 200,000 hectolitres; 1890, 400,000 hectolitres; 1895, 600,000 hectolitres; 1900, 840,000 hectolitres.

Exportations à l'étranger (estimées) :

1885, 14,000 hectolitres; 1890, 30,000 hectolitres; 1895, 45,000 hectolitres; 1900, 60,000 hectolitres.

Toutefois, depuis l'année 1900, l'exportation n'a pas sensiblement augmenté, et ceci vient, pour une part, de l'épuisement des stocks dû aux faibles récoltes des années précédentes et à la consommation locale croissante des vins de Californie. L'exportation, dans le territoire des États-Unis et à l'étranger, peut être estimée à 900,000 hectolitres; en y ajoutant environ 240,000 hectolitres pour la consommation en Californie, on obtient un total de 1,140,000 hectolitres, soit une augmentation moyenne de 40,000 hectolitres par an. D'où l'on peut conclure que l'industrie est établie sur des bases sûres, et que, durant quelques années à venir, peut-être huit sur dix, elle sera tout juste suffisante pour satisfaire aux besoins du marché, tel qu'il se présente actuellement.

Il ne serait peut-être pas inutile de signaler, en terminant, les efforts que font les producteurs de vin de Californie pour accroître leurs débouchés. La presse du pays leur prête un concours constant dans ce but, et ne se fait pas faute de publier des articles qui vantent les vins de Californie.

Bestiaux. — Si l'on considère qu'il y a moins de cinquante ans, la seule industrie importante de Californie était l'élevage des bestiaux, on est supris de voir à quel point cette industrie est tombée. L'État exporte bien un peu de viande et de lait, mais il est douteux que ses exportations en ce genre représentent ses importations. Toutefois, des efforts paraissent être faits pour remédier à la situation actuelle, et l'appât des bénéfices

que procure cette industrie suffira, croit-on, à lui faire reprendre son ancien rang.

Le recensement de 1890 estime la valeur des animaux domestiques en Californie à 65,575,427 dollars.

Cet État est d'ailleurs le seul de l'Union qui accuse une diminution dans la valeur des animaux domestiques.

L'explication de cette situation est fournie par le fait que les pâturages ont été, partout où le sol s'y est prêté, peu à peu mis en culture, et que les bestiaux ont été graduellement repoussés dans les montagnes. Les étés sans pluie se prêtant mal à la production du fourrage, pendant plusieurs mois, l'herbe sèche sur pied et il faut nourrir les bestiaux avec du foin récolté ailleurs; en outre, les fermiers du pays n'ont pas encore entrepris sur une échelle importante la culture du maïs pour l'élevage des bestiaux ainsi que cela se pratique dans les États de l'Est.

Il semblerait cependant que les fermiers ne devraient pas tarder à comprendre qu'ils auraient avantage à produire le fourrage et le maïs nécessaires à la nourriture des bestiaux pour lesquels ils ont un marché sur les lieux mêmes, tandis qu'en se bornant à la culture des fruits et des céréales, ils sont forcés d'envoyer à grands frais leurs produits au loin, sur des marchés qui risquent de se trouver encombrés.

Pendant l'année 1902, l'exploitation de la terre s'est divisée en quatre grandes catégories que voici :

Farines et céréales, 19,048 fermes ;
Fruits, 18,537 fermes ;
Bestiaux, 15,418 fermes ;
Laiteries, 8,686 fermes.

L'on tient pour certain que les bénéfices nets des fermes qui ont fait l'élevage des bestiaux, ont été plus considérables que ceux des fermes qui ont produit des fruits, et même que ceux des fermes qui ont produit des céréales, malgré les prix élevés de cette dernière denrée, et elles ont eu, en outre, l'avantage de conserver leur fertilité sans souffrir aucune perte en ce sens.

En général, le bétail n'atteint point en Californie la beauté qu'il serait susceptible d'acquérir et cela tient en grande partie au manque de surveillance des animaux qu'on laisse trop souvent abandonnés à eux-mêmes. Les génisses portent dès l'âge de 12 ou 15 mois, c'est-à-dire bien avant qu'elles aient eu un développement raisonnable, puisqu'il faut en moyenne attendre deux ans si l'on veut obtenir de bons et beaux produits.

Au dernier recensement, qui date de juin 1900, les animaux domestiques étaient classés dans le pays ainsi qu'il suit :

	Nombre.	Valeur.
		Dollars.
Vaches laitières	307.245	10.739.070
Autres vaches et bœufs	1.137.379	54.261.666
Moutons	2.563.353	7.003.231
Chevaux et poulains	421.293	17.844.993
Mulets	84.773	4.610.909
Chèvres	109.021	232.981
Porcs	598.336	2.476.781
Volailles	4.196.268	1.877.498
Abeilles (ruches)	129.444	363.885

Ces chiffres en eux-mêmes ne sont pas très élevés, mais ils acquièrent plus d'intérêt si on les rapproche de la table suivante qui fournit une comparaison entre la Californie et les Etats de l'Union pris dans leur ensemble.

Le nombre des animaux domestiques est calculé proportionnellement à chaque 100,000 habitants :

	Moyenne aux Etats-Unis.	Californie.
Vaches et bœufs de tous genres	91.004	99.607
Vaches laitières	23.738	22.003
Autres vaches et bœufs	67.266	77.604
Chevaux	27.806	34.710
Mulets	4.515	5.943
Anes	146	188
Moutons	81.041	173.838
Porcs	84.786	41.909
Chèvres	2.555	7.884

Si l'on tient compte du caractère réel des chiffres qui précèdent, chiffres qui représentent la moyenne pour les États-Unis dans leur ensemble, il est certain que la quantité d'animaux domestiques qui figurent pour la Californie doit être plus considérable que celle de la moyenne ; mais ils sont certainement loin de représenter l'importance qu'ils pourraient avoir et si l'État suffit à ses besoins, il ne peut rien exporter.

Pour ce qui est des vaches laitières, la Californie est au-dessous de la moyenne et comme production individuelle, ces vaches ne sont certainement pas supérieures.

Les moutons sont en nombre assez considérable, mais la crise dont ont souffert les producteurs de laine, il y a quelques années, alors que l'importation de cette marchandise était libre, et ensuite le fait que les producteurs ont été lents à abandonner la race mérinos et à la remplacer par une race utilisable pour la boucherie, ont empêché l'industrie de se développer ou même de reprendre son ancienne importance.

Cette question de l'élevage des moutons nous intéresse particulièrement en ce que la grande majorité des bergers au ser

vice des éleveurs de moutons sont français ; ils viennent tous de nos départements du Midi, des Hautes et des Basses-Pyrénées et surtout du district connu sous le nom de « pays basque ». Leur existence dans le pays est particulièrement pénible.

Porcs. — L'élevage des porcs dans l'Etat est insignifiant, le nombre des animaux très limité et la qualité de leur viande inférieure et il en sera ainsi tant que la Californie ne produira pas le maïs que les États de l'Est ont en abondance, ce qui leur permet de tenir le marché pour cette viande comme pour les autres d'ailleurs.

Volailles. — L'élevage des volailles est de date récente en Californie et la production de l'État n'est pas suffisante pour les besoins, aussi l'importation des œufs et des volailles atteint-elle un chiffre très considérable.

Il y a quelques années, il se produisit en Californie, un véritable engouement pour l'élevage des poulets ; chacun s'efforçait d'avoir son « chicken ranch », sa ferme à poulets, dans l'espoir de faire rapidement fortune. On inventa un incubateur car l'ancien procédé de couvaison semblait beaucoup trop lent au gré de chacun ; mais il fallut bientôt en rabattre.

La couveuse artificielle était un meuble carré avec des tiroirs garnis de flanelle dans lesquels on déposait les œufs à couver qu'on recouvrait d'une couche d'ouate ; une lampe à pétrole et un thermomètre indicateur de la chaleur complétaient l'installation. Pendant les trois semaines de couvaison, il ne fallait pas songer à dormir, car chacun sait qu'indépendamment de l'atmosphère dont la température est essentiellement variable, la lampe en brûlant s'échauffe et il était nécessaire de vérifier chaque heure au moins l'état du thermomètre, faute de quoi les œufs risquaient d'être cuits; mais lorsque les poussins venaient à éclore, même dans les conditions les plus favorables, ils restaient en général chétifs fort longtemps. Cependant, après de longs mois d'attente et malgré les soins les plus assidus, chaque matin, le chickenman trouvait quelques douzaines de ses élèves étendus sans vie, sur le plancher du poulailler.

Dans la ville de Santa-Rosa, par exemple, qui a eu longtemps la réputation d'être le centre de cette industrie, la plupart des chicken ranchs sont aujourd'hui à vendre.

Les espèces élevées en général sont très variées, mais très rarement pures. Les prix de vente sont fort élevés et varient pour les volailles, suivant la saison et le poids des animaux, de 20 fr. à 45 fr. la douzaine en gros.

Les poules se nourrissent la plupart du temps comme elles peuvent, c'est-à-dire fort maigrement.

Laines. — L'époque se fait de plus en plus lointaine où la Californie pouvait prétendre à un rang élevé parmi les Etats producteurs de laine. Chaque jour les propriétaires de terrains s'apercevant qu'ils peuvent retirer de plus grands bénéfices de la culture de plantes diverses que de l'élevage des moutons,

cette industrie diminue graduellement, en même temps qu'elle semble se réfugier dans les états d'Orégon, de Nevada, d'Arizona et du Nouveau-Mexique.

La production de la laine en Californie n'y est, cependant, pas devenue une quantité négligeable, quoique dans ce pays comme dans plusieurs autres cette production ne semble jamais s'être relevée de la crise qu'elle a subie il y a quelques années. Cet état de choses est probablement dû à l'emploi général de matières diverses qui ont remplacé la laine dans l'industrie. Grâce toutefois à la vente de plus en plus facile des moutons pour la boucherie, les éleveurs ont, cette année, retiré un bon intérêt de leurs capitaux.

La production de la laine pour les six dernières années s'est chiffrée ainsi qu'il suit :

1897, 32,543,230 livres ; 1898, 28,063,240 livres ; 1899, 22 millions de livres ; 1900, 21,360,000 livres ; 1901, 22,040,500 livres ; 1902, 18,000,000 livres (estimé).

Le nombre des chèvres angora augmente chaque année et la race s'améliore de façon sensible ; mais la vente du poil se fait par tant de canaux différents qu'une statistique même approximative est impossible à dresser.

Elevage des autruches. — Une tentative d'élevage des autruches qui paraît n'avoir donné que d'assez médiocres résultats a été commencée il y a quelques années dans le sud de la Californie, à Pasadena, près de Los Angeles. Il est à noter qu'elle est la seule entreprise de son genre dans le pays. Les couvées comportent quinze œufs en moyenne et les jeunes lorsqu'elles ont atteint une semaine se vendent 250 fr. la paire ; à quatre ans le prix est de 2,500 fr. la paire.

L'élevage des jeunes se fait exclusivement avec de la luzerne (medicago sativa). Les plumes trouvent sur place un marché facile et des prix rémunérateurs.

Laiterie. — Alors qu'en 1877 les districts côtiers étaient presque seuls à faire l'élevage des vaches laitières, l'année 1902 a vu cet élevage monter et se développer de façon importante dans les régions de l'intérieur et la production de ces dernières qui, en 1897, n'avait pas dépassé 100,000 livres de beurre a atteint pour la saison dernière 9,410,000 livres.

Les méthodes de fabrication du beurre employées dans les États de l'Est commencent à être adoptées en Californie, mais n'y sont pas encore répandues de façon générale. Toutefois, l'on y fait de moins en moins de beurre dans les fermes et l'industrie tend à passer entre les mains des crémiers.

Ces crémiers achètent par contrat aux fermiers leur production de lait pour l'année entière : les prix sont fixés à l'avance pour une durée variable mais qui, en général, est de six mois et ils fournissent un produit de qualité inférieure qui suffit largement du reste à la consommation du pays et qui s'exporte même en assez grande quantité.

En 1897 les crémeries ont fabriqué environ 10 millions de

livres de beurre tandis que les fermes de leur côté en produisaient 13 millions. L'année dernière, pour les 9 premiers mois seulement, la production a été de 21 millions de livres pour les crèmeries et de 9 millions pour les fermes.

La production des fromages continue à être importante et la qualité ne s'améliore guère. Les fromages de bonne qualité sont importés et nous devons signaler à nos fabricants le marché de Californie qui mérite toute leur attention. Mais pour ce produit encore, il sera nécessaire de faire l'éducation du goût des habitants qui se contentent volontiers des produits locaux et qui n'apprécient guère que le Roquefort.

Le lait condensé n'est préparé dans l'Etat que par 4 usines qui ne suffisent pas à satisfaire aux besoins de la consommation.

Statistique des produits de la laiterie :

Années.	Beurre de crémerie.	Beurre de ferme.	Total.
		(En livres.)	
1897.	10.866.466	17.811.793	28.678.439
1898.	10.470.479	13.280.549	23.691.028
1899.	12.725.814	12.143.270	24.868.084
1900.	16.486.695	12.296.164	28.783.859
1901.	19.017.512	10.738.210	29.730.882
1902.	21.593.021	9.935.741	31.528.762

Fromage.

1897, 6,399,625 livres ; 1898, 5,148,372 livres ; 1899, 5,294,938 livres ; 1900, 4,989,960 livres ; 1901, 5,743,090 livres ; 1902, 6,503,441 livres.

Lait condensé.

1899, 52,553 caisses de 48 boîtes ; 1900, 66,302 caisses de 48 boîtes ; 1901, 100,140 caisses de 48 boîtes ; 1902, 146,860 caisses de 48 boîtes.

Tableau comparatif de la valeur des produits de laiterie.

	1098-99.	1899-00.	1900-01.	1901-02.
	Dollars.		Dollars.	
Beurre.	5.392.020	6.360.054	6.838.103	7.541.792
Fromage.	593.033	503.986	567.566	702.371
Lait condensé. . .	219.988	276.258	380.532	564.558
Lait et crème consommés directement.	5.325.399	5.567.462	6.236.557	6.236.555
Valeur des veaux .	783.423	1.293.276	1.422.603	1.568.040
Porcs engraissés dans les laiteries.	964.672	1.492.236	1.641.459	1.710.040
Total. . .	13.277.625	15.493.272	17.086.820	18.323.556

MINES.

La production annuelle de l'or à subi depuis plusieurs années une dépression assez considérable ; elle a varié pendant ces dernières périodes de 15 à 18 millions de dollars et l'on croit que ce chiffre se maintiendra longtemps, mais qu'il ne tardera pas à être dépassé par d'autres produits miniers.

Le tableau suivant fourni par le Bureau minéralogique de l'Etat fixe le rendement total des mines de Californie pour une période de cinq années. Il faut toutefois faire observer que bien qu'officiels ces chiffres sont considérés par le public comme inférieurs à ce qu'ils devraient être ; l'on s'appuie pour soutenir cette thèse sur ce fait que la valeur de l'argent produit ne serait pas appréciée exactement dans tous les cas où il est recueilli à l'état d'alliage.

Production totale des mines.

1897, 25,142,441 dollars ; 1898, 27,289,079 dollars ; 1899, 29,313,460 dollars ; 1900, 32,622,945 dollars ; 1901, 34,355,981 dollars ; 1902, 40,000,000 dollars (estimé).

A l'heure actuelle les produits miniers ayant une valeur connue, sont, en Californie, au nombre de cinquante parmi lesquels figure, au premier rang, l'or, extrait en 1902 pour une valeur de 17,124.941 dollars.

L'exploitation de l'or a subi de profondes modifications dans le pays depuis quelques années.

Après l'exploitation des placers aurifères des rivières actuelles qui a rendu la Californie si célèbre il y a quelque cinquante ans, l'activité des mineurs s'était portée sur deux autres espèces de gisements aurifères : les dépôts des rivières « anciennes » et les mines de quartz.

On a donné le nom de dépôts de « rivières anciennes » à des dépôts aurifères existant dans le lit des rivières qui coulaient à des époques géologiques diverses, antérieures à l'époque actuelle ; ces dépôts sont aujourd'hui recouverts par les alluvions plus modernes, ou recouverts à la suite de mouvements de terrain, mais on a surtout exploité ceux qui affleuraient les flancs des vallées d'aujourd'hui.

Cette exploitation avait donné lieu à une industrie spéciale à la Californie, qui consistait à faire écouler dans les rivières actuelles au moyen de puissants jets d'eau sous pression, les terres qui recouvraient les dépôts aurifères des anciennes rivières : c'est ce que l'on appelle le lavage hydraulique. Mais ces terres finissant par obstruer les lits des rivières provoquaient des inondations qui suscitèrent de vives plaintes de la part des riverains. Cette industrie qui fournissait une très notable partie de l'or produit en Californie a presque entièrement disparu.

C'est ce fait qui explique la diminution de la production de l'or en ce pays depuis quelques années.

Mais un autre événement tend à la relever. Tout le long de la Sierra-Nevada se succèdent une série de filons de quartz; l'un d'eux connu sous le nom de « Mother lode » s'étend du Nord au Sud visible sur plusieurs centaines de milles. Ces filons contiennent presque tous de l'or, mais en quantité relativement faible. Les mines où le quartz contient plus de 2 dollars d'or par tonne en moyenne sont rares; leur exploitation était donc presque impossible autrefois quand les mineurs étaient payés 3 dollars ou 4 dollars par jour et que les exploitants n'avaient à leur disposition que la force motrice fournie par des chaudières à vapeur ou par les petites chutes d'eau locales.

Mais depuis trois ou quatre ans des compagnies puissantes ont capté les eaux des sources qui se trouvent au sommet de la Sierra-Nevada et utilisé le pouvoir énorme des chutes d'eau qui existent dans ces montagnes, elles sont ainsi à même de fournir à bon marché aux mineurs d'or, l'eau et la force motrice, cette dernière sous forme d'électricité.

Les compagnies de mines évitent ainsi la plus grande partie des immobilisations autrefois nécessaires et ont de plus la facilité, grâce au bon marché de la force électromotrice (1 d. 50 par cheval vapeur et par an), de pouvoir abattre la roche au moyen d'appareils mécaniques ce qui diminue notablement le nombre des ouvriers mineurs qu'elles ont à employer et l'on considère maintenant généralement qu'une mine est exploitable avec profit quand le quartz contient deux dollars et demi d'or à la tonne : dans la plupart des autres pays, des usines ne fournissant pas un plus grand rendement seraient considérées comme inexploitables ; les mineurs sont, de leur côté, devenus moins exigeants, la plupart d'entre eux, Italiens ou Slaves, se contentent aujourd'hui de 2 d. 50 par jour.

Dans ces nouvelles conditions, l'attention des capitalistes du pays s'est reportée sur l'exploitation des mines d'or de quartz, mais elle se fait, en général, par les mineurs du pays qui, s'associant ensemble, se contentent de chercher un bon revenu dans ce genre de placement et ne se livrent plus aux vastes spéculations auxquelles les mines donnaient lieu jadis et qui faisaient et défaisaient si rapidement les fortunes en Californie.

Une très faible partie seulement des filons connus a été exploitée jusqu'ici ; une caractéristique des filons de ce pays est qu'ils ne semblent pas s'appauvrir en profondeur (quelques mines sont aujourd'hui descendues à plus de 200 pieds). De temps à autre, les mineurs rencontrent ce qu'ils appellent des chutes, c'est-à-dire des veines de quartz beaucoup plus riches que la moyenne et s'enfonçant en profondeur sans sembler s'appauvrir.

A côté de ces exploitations faites sur une grande échelle, la Californie offre encore des moyens d'existence aux mineurs

isolés. On voit encore quelques-uns d'entre eux, principalement des Chinois, gagner leur vie en lavant le sable des rivières. D'autres recherchent des pépites que, grâce à leur expérience, ils trouvent dans les alluvions anciennes principalement.

Ils travaillent parfois deux ou trois mois, creusant la terre sans rien trouver, puis, tout d'un coup, rencontrent une pépite qui les récompense de leurs peines. Ces pépites se vendent parfois sensiblement plus cher que l'or, elles ont des formes bizarres qui les font rechercher par les bijoutiers; enfin, on les emploie aussi, trop souvent, pour frauder les échantillons pris dans d'autres mines d'or; une pépite introduite dans un échantillon en augmente considérablement la valeur. Ce commerce se faisait et il se fait encore sur une grande échelle, c'est ainsi qu'on envoyait et qu'on envoie de ces pépites au Transvaal pour augmenter frauduleusement les résultats des broyages opérés sur des échantillons des mines d'or de ce pays.

Cuivre. — Après l'or, le principal métal produit par le pays est le cuivre, qui existe dans toute l'étendue de l'Etat en quantité variable. Le principal district producteur de ce métal est le comté de Shasta dont l'exploitation est, jusqu'à présent, exclusivement centralisée entre les mains de deux compagnies : la « Mountain Copper Company », de Keswick, et la « Bully Hill Mine », de Delamar. Malheureusement, la première de ces mines a été considérablement retardée dans sa production pendant l'année dernière d'abord et, ensuite, par une grève.

L'on considère en outre les comtés de Siskiyou, Trinity, Fresno, Santa-Clara et d'autres comme devant, à une date prochaine, rivaliser avec celui de Shasta pour la production du cuivre, mais il serait grandement téméraire de s'aviser de prédire, dès à présent, que cette espérance se réalisera.

La production du cuivre en Californie pendant les cinq dernières années a été la suivante:

1897, 1,540,116 dollars ; 1898, 2,475,168 dollars; 1899, 3 millions 990,534 dollars ; 1900, 4,748,242 dollars ; 1901, 5,501,782 dollars.

Il est absolument impossible de fixer dès aujourd'hui un chiffre exact de la valeur du cuivre recueilli en 1902, mais cependant, je crois pouvoir citer celui de 7 millions de dollars qui est généralement accepté dans l'Etat comme s'approchant avec quelque exagération du chiffre exact.

Pétrole. — Au cuivre succède le pétrole et l'on peut prévoir que sous peu ce dernier occupera la seconde place sinon la première dans les produits des mines californiennes. La valeur du pétrole amené aux ports d'embarquement a été cette année de 7,200,000 dollars calculé sur le pied de 60 cents le baril, soit 20 cents (1 fr.) pour l'huile même et 40 cents environ pour le transport du puits au quai.

Cette question du transport du pétrole intéresse au plus haut

degré non seulement les propriétaires de puits mais encore le public et ce dernier s'est, il y a quelque temps, réjoui d'apprendre que la « Standard Oil C° » qui a fini d'ailleurs par se rendre propriétaire des puits du district de Kern commençait à mettre à exécution son projet de former des compagnies de chemin de fer pour le transport de son huile.

Le tableau suivant contient les chiffres officiels de la production du pétrole et de l'asphalte en Californie pendant les cinq dernières années :

Pétrole.

Années.	Barils.	Valeur.	Prix du baril.
—	—	—	—
		Dollars.	Dollars.
1897. . .	1.911.569	1.918.269	1 »
1898. . .	2.249.080	2.376.420	1 05
1899. . .	2.667.875	2.660.793	0 99
1900. . .	4.329.950	4.152.928	0 98
1901. . .	7.910.315	2.961.102	0 37

Asphalte.

Années.	Tonnes.	Valeur.	Prix par tonne.
—	—	—	—
		Dollars.	Dollars.
1897. . .	22.697	404.550	13 40
1898. . .	25.690	482.175	18 77
1899. . .	15.060	308.130	20 45
1900. . .	12.575	252.250	20 19
1901. . .	21.634	313.219	14 45

L'estimation pour l'année 1902 en ce qui concerne le pétrole, est de 13,692,514 barils, chiffre accepté par la Chambre de Commerce de San-Francisco et la valeur est de 10,269,385 dollars (port d'embarquement).

Par suite du manque de facilités pour le transport de l'huile et le prix peu élevé auquel elle se vendait, 424 puits ont été abandonnés pendant l'année tandis qu'on n'en a creusé que 138 nouveaux.

On estime le stock de l'huile en réserve à 3,850,000 barils.

La consommation totale du pétrole en 1902 est estimée à 12,000,000 de barils et le nombre total des puits producteurs est de 2,500 distribués entre quatorze districts différents.

Le pétrole dans l'industrie.

Dans tous les districts de l'Etat où l'huile peut être apportée sans que les frais de transport soient trop élevés, on l'emploie comme combustible dans l'industrie, certaines mines d'or même en font usage et y trouvent une économie notable sur l'emploi du bois seul utilisé jusqu'ici dans les régions montagneuses. Presque toutes les fabriques des environs de la baie de

San-Francisco ont remplacé le charbon par le pétrole et toutes les nouvelles usines qui se montent sont installées en vue de l'emploi de cette huile comme combustible, l'on s'occupe en outre de trouver le moyen de s'en servir pour la réduction des minerais.

Chaque jour voit de nouveaux navires transformer leurs chaufferies, encouragés qu'ils sont par le succès de certains bâtiments dont l'un, le *Mariposa* en service sur la ligne de San-Francisco à Tahiti, est arrivé en faisant usage du nouveau combustible, à réaliser une économie de plus de 50 0/0 par journée de voyage.

Un chiffre du reste donnera une idée de la vogue du pétrole parmi les propriétaires de navires à vapeur : au moment où nous écrivons ces lignes, l'inspecteur fédéral des chaudières à vapeur vient de délivrer plus de cent permis pour la transformation en brûleurs à pétrole des fournaises à charbon de navires représentant au total un déplacement de 85,000 tonnes. De son côté l'autorité locale a permis à 189 navires d'opérer la même transformation dans leurs ateliers et l'on estime qu'à San-Francisco, dans la ville même et dans les environs immédiats, la consommation du pétrole est de trois millions de barils par an.

Le pétrole dans les chemins de fer.

Les plus grands consommateurs de pétrole de l'Etat sont les chemins de fer. La compagnie du « Southern Pacific » estime que de l'emploi du nouveau combustible, il résulte pour elle une économie de 500,000 fr. par mois et, en vue de l'alimentation de ses locomotives, elle fait construire le long de toutes ses voies des réservoirs d'assez fortes dimensions. Citons-en deux seulement ceux des stations de West Oakland et de Melrose qui contiennent 700,000 hectolitres chacun.

Les locomotives de la compagnie en question sont au fur et à mesure des transformations munies de nouveaux tenders pour l'emmagasinage de l'eau et du pétrole en quantité suffisante pour un parcours de 480 kilomètres à grande vitesse. Les réservoirs d'eau et de pétrole sont situés le long des voies à des distances variant entre 300 et 450 kilomètres et la compagnie possède déjà 200 locomotives installées pour la combustion de l'huile. On estime que la consommation totale des chemins de fer dans l'Etat de Californie en 1902 a atteint 8,000,000 de barils.

Les bienfaits qui résultent pour le pays de l'emploi de cette huile ne sont pas seulement réalisés par les industries qui l'emploient, mais ils se manifestent encore par la possibilité qui existe aujourd'hui d'entreprendre un grand nombre de fabrication qui, jusqu'ici avaient été rendues impossibles par sa cherté du combustible.

L'exportation du pétrole commence elle aussi à prendre une importance notable, la quantité exportée pendant les mois d'août, septembre et octobre de l'année 1902 a représenté une valeur de 90,000 dollars contre 1,700 dollars pour la période correspondante en 1901. Pour remplacer le pétrole brûlé en Californie en 1902, on estime qu'il aurait fallu importer 3 millions de tonnes de charbon, c'est-à-dire dépenser hors de l'Etat, ce combustible ne s'y trouvant pas, une somme de 15 à 18 millions de dollars. Or comme une pareille somme n'aurait jamais pu être déboursée avec profit, il en résulte que l'emploi du nouveau combustible à bon marché a amené le développement et la création d'industries qui n'avaient jamais été possibles jusqu'à ce jour.

Le pétrole rend donc à cet Etat un double service : non seulement il lui apporte un revenu de 7 à 10 millions de dollars, mais encore il a évité la dépense qui aurait été faite hors de ses limites, c'est-à-dire l'exportation à l'étranger de sommes considérables qui peuvent être utilisées dans le pays même. Et si l'on tient compte de ce que la découverte du pétrole est de date récente, de ce que son emploi tout comme sa production sont encore limités, on se demande si, lorsque l'Etat entier aura été exploité, si lorsque tous les appareils nécessaires à la combustion de l'huile dans de petits foyers auront été inventés, ce qui est très prochain, on se demande, tenté de répondre immédiatement par l'affirmative, si la Californie ne se trouvera pas économiquement dans une situation supérieure à celle de plusieurs des Etats de l'Union qui jusqu'ici l'ont dépassée par l'importance de leurs manufactures et sont cotés parmi les plus prospères.

Manufactures.

L'on peut dire que, jusqu'ici, les fabriques qui se sont montées dans l'Etat l'ont toujours été par nécessité. En effet, aussi longtemps qu'il a été possible de se procurer dans les Etats de l'Est les objets indispensables, la Californie s'est abstenue de les fabriquer elle-même : la pénurie du combustible expliquait seule cette situation, car la matière première est fort abondante. Le cuir et la laine, en particulier, ne manquent pas, mais ils étaient expédiés dans l'Est et revenaient ensuite sous forme de chaussures et de drap.

Grâce au pétrole et à l'électricité, cette situation paraît devoir changer rapidement. Il vient de se monter à Stockton, au cours de ces derniers mois, une fabrique de verre, une de glace artificielle, une de terre cuite, des moulins, des fabriques d'instruments agricoles et des fonderies qui promettent à cette ville une situation prépondérante parmi les centres manufacturiers de Californie.

San-José vient ensuite avec ses filatures, ses fabriques de boîtes, de meubles, ses tanneries, ses brasseries qui font d'elle la ville manufacturière la plus importante du comté de Santa-

Clara, dont elle est le chef-lieu, et qui contient au total 600 usines, employant 3,800 ouvriers, produisant pour plus de 800,000 dollars par an.

Le comté de Los Angeles se développe également fort vite; jusqu'à présent, il a plus produit que le comté de Santa-Clara, ayant fourni au commerce, en 1902, pour 27 millions de produits manufacturés, principalement des harnais, des souliers et des fils d'acier. Dans ce comté se trouvent 1,850 usines et fabriques employant 10,000 ouvriers.

Sacramento, la capitale de l'Etat, n'a que 291 usines et 4,600 ouvriers et le rendement industriel n'a été que de 12 millions de dollars, principalement en sellerie, meubles et souliers.

Les villes de San-Diego, Santa-Rosa, Pétaluma et Santa-Cruz sont autant de petits centres manufacturiers qui n'attendent, pour se développer, qu'un combustible à bas prix, et il vient d'être trouvé. Néanmoins, il existe encore un grand obstacle au développement de l'industrie: ce sont les exigences de la main-d'œuvre.

COMMERCE ET NAVIGATION.

Au premier rang des progrès de l'État figure son commerce et principalement celui qui est fait avec l'Orient. La Californie échange actuellement ses fruits et ses céréales contre le sucre et le café d'Hawaï; elle envoie ses raisins au Japon et échange son pétrole pour des soies de Chine.

Le monde financier reconnaît cet accroissement considérable du commerce de l'Orient avec les États-Unis et l'Europe par voie de San-Francisco et il donne une preuve de sa confiance en l'avenir en consacrant d'importants capitaux à la pose d'un câble transpacifique dont le premier tronçon a été inauguré il y a plus de quatre mois; câble qui doit relier San Francisco aux îles Philippines et qui, croit-on, sera terminé avant la fin de l'année courante.

Du commerce intérieur de l'État de Californie, il n'y a que très peu à dire, la population n'étant pas suffisamment dense pour que ce chapitre soit encore très considérable; il n'a point en tous cas appelé jusqu'ici l'attention des statisticiens. La quantité de marchandises transportées est impossible à estimer approximativement, même pour les districts qui sont en communication directe avec San-Francisco. Mais malgré cela, tout le monde est d'accord pour prédire une augmentation forcée du commerce fluvial. Nous trouvons la preuve de ce sentiment général dans les efforts qui sont faits chaque jour pour obtenir des autorités les fonds nécessaires à l'aménagement du lit de plusieurs rivières.

Jusqu'à présent la situation géographique de San-Francisco

a fait de cette ville le point de départ naturel du commerce des États-Unis avec l'Orient. Les villes de Portland, de Tacoma et de Seattle, ces deux dernières surtout, lui ont fait, il est vrai, dans ces dernières années une vive concurrence, mais sans lui nuire, jusqu'à présent du moins, d'une manière apparente.

L'inspection des statistiques douanières montre que le commerce de San-Francisco se développe progressivement, et particulièrement, en ce qui concerne les transactions avec la Chine.

Le nombre des navires entrés à San-Francisco, pendant les quatre dernières années fiscales se terminant au 30 juin, a été comme ci-dessous :

Années.	Navires.	Tonnage.
1899	770	1.088.051
1900	914	1.339.558
1901	901	1.429.034
1902	949	1.602.787
Navires sortis.		
1899	703	997.815
1900	880	1.319.235
1901	845	1.313.820
1902	878	1.483.151

Le tableau suivant, qui contient les noms et le déplacement les navires à vapeur qui pendant ces trois dernières années ont été ajoutés à la flotte du port, donne une idée du développement du commerce extérieur de San-Francisco.

Liste des vapeurs.

Sierra	6.000	tonneaux.
Sonoma	6.000	—
Ventura	6.000	—
Korea	11.500	—
Siberia	11.500	—
Alaskan	8.700	—
Texan	8.700	—
Arizonian	8.700	—
American	6.000	—
Californian	6.000	—
Oregonian	6.000	—
Hawaïan	6.000	—
Nebraskan	5.300	—
Nevadan	5.300	—
Ohio	3.488	—
Indiana	3.335	—
Pensylvania	3.343	—

Conemaugh	2.328	tonneaux
Senator	2.409	—
Spokane	2.036	—
Ramona	1.500	—
Grant	5.658	—
Sherman	5.780	—
Sheridan	5.673	—
Logan	5.672	—
Thomas	5.713	—
Buford	3.732	—
Kilpatrick	3.722	—
Crook	4.126	—
Heade	5.641	—
Idarren	4.243	—
Hancock	5.305	—
Egbert	2.903	—
Sumner	3.458	—
Rosecrans	2.976	—
Lawton	3.497	—
Dix	6.839	—
Slocum	581	—
American Maru	5.000	—
Hongkong Maru	5.000	—
Tokio Maru	5.000	—
Guatemala	3.227	—
Ralena	2.553	—
Colombia	3.335	—
Tucapel	2.700	—
Arequipa	2.953	—
Limari	2.696	—
Peru	3.225	—
Chile	3.225	—
Santiago	2.953	—
Panama	6.000	—
Mexico	6.000	—
Victoria	6.000	—
California	6.000	—
Sesostris	4.750	—
Octoria	4.718	—
Luxor	3.648	—
Hermontis	4.782	—
Serapis	2.546	—
Tanis	2.870	—
Hillo	3.648	—
Hattear	3.647	—
Centaur	3.047	—
Abidos	3.047	—
Misautia	3.640	—
Enterprise	2.675	—
Argyll	2.953	—
Meteor	2.301	—

Edith	2.369	tonneaux.
Asuncion	2.196	—
Anne	294	—
Artic	392	—
Aberdeen	499	—
Chilea	172	—
Coronado	578	—
Dispatch	698	—
Eureka	484	—
John Kimball	1.588	—
Knichak	1.063	—
Luella	412	—
Mandalay	438	—
Robert Dollar	798	—
Ranier	800	—
Santa Ana	1.250	—
San Pedro	456	—
Anne	294	—

A cette liste il y a lieu d'ajouter le *Brooklyn*, *Olympia*, *Prentus*, *Santa Monica*, *W. H. Kruger*, *Argo*, *Guallala*, *Jaqua*, *South Bay*, *G. C. Lindauer*, *Kingfisher*, *Defiance Hahaulate*, *Colombia Sea Prince George F. Haller*, *Hehkoff*, *Redwood City and Chehualis*, jaugeant de 200 à 1,100 tonnes et il faut faire remarquer en outre que de tous ces bâtiments 27 seulement ne portent pas le pavillon américain.

Parmi ces navires, le *Korea* s'est particulièrement montré bon marcheur, il a fait le voyage de Yokohama à San Francisco (4,700 milles) en dix jours. Ce bâtiment qui, d'ailleurs, n'a pas été construit en vue d'une très grande vitesse, est superbement aménagé et il constitue une réelle et remarquable innovation dans le service des passagers entre les États-Unis et l'Orient.

Est-il à propos de signaler ici les résultats fort satisfaisants obtenus par certains navires ayant substitué l'emploi du pétrole à celui du charbon et de citer un exemple?

En mars 1902, l'*Enterprise*, navire de 4,000 tonnes, fit le voyage d'aller et retour entre San Francisco et les îles Hawaï, soit 4,200 milles avec 2,400 barils de pétrole. Ce navire est à hélice et ses machines à triple expansion, qui ne donnaient jamais plus de 53 tours lorsque le charbon était employé comme combustible, ont fait avec le pétrole jusqu'à 60 tours à la minute. Les fourneaux, au nombre de six qui, pour leur chargement au charbon, nécessitaient l'emploi de neuf hommes, n'en ont occupé que trois avec l'usage du pétrole et, alors que l'embarquement de la provision de houille demandait huit jours, il n'a fallu que six heures pour emmagasiner le pétrole à bord.

Avec le nouveau combustible la vitesse du navire a augmenté considérablement et tandis que le charbon nécessitait un espace

devant contenir 600 tonnes on put loger le pétrole dans le double fond, dans deux réservoirs de 60 tonnes chacun, l'économie d'espace a été 36 0/0, l'économie réalisée sur la dépense du combustible de 40 0/0.

En même temps que la flotte à vapeur, la vapeur à voiles du port de San-Francisco s'est considérablement augmentée; nos bâtiments français n'y ont pas peu contribué, comme on va le voir. Le tableau suivant contient le nombre des navires portant notre pavillon, ayant visité le porté de San-Francisco depuis ces dix dernières années de 1892 à 1902; il montre les progrès qu'a faits ici notre pavillon.

Nombre des voiliers français entrés dans le port de San-Francisco pendant les dix dernières années de 1892 à 1902.

1892, 2 navires; 1893, » ; 1894, » ; 1895, 4 navires; 1896, 9 navires; 1897, 11 navires; 1898, 11 navires; 1899, 17 navires; 1900, 20 navires; 1901, 36 navires; 1902, 71 navires.

Si maintenant l'on veut faire la comparaison entre les chiffres du tonnage représenté par les 2 navires en 1892 et celui des 71 navires en 1902, on trouve respectivement les chiffres de 2,800 tonneaux en 1892 et 115,685 65/100 en 1902, ce qui permet d'apprécier l'importance considérable qu'a pris notre navigation à San-Francisco pendant ces dernières années.

Cette situation est sans aucun doute le résultat de la loi sur les primes; cette année le droit de douane sur le charbon ayant été levé, on annonce le chargement en Australie pour San-Francisco de 58 navires représentant 111,666 tonnes qui venant ici apporter la houille attendront la saison de l'expédition des blés pour repartir.

Ajoutons encore que l'Australie a envoyé une autre flotte de 64 navires représentant 64,276 tonnes porter du charbon aux îles Hawaï et que ces navires viendront pour la plupart sur lest à San-Francisco attendre eux aussi la saison des céréales. L'on peut donc prévoir qu'il y aura bientôt dans le port une flotte libre plus considérable qu'on n'y en a jamais vu et cette prévision mérite une attention toute spéciale de la part de nos armateurs, puisqu'en comptant tous les voiliers français arrivés depuis le commencement de l'année 1903 et signalés en route pour San-Francisco jusqu'au 1er juin, nous arrivons au total de soixante-quatorze.

Constructions navales.

La construction des navires en Californie ne s'est pas développée aussi rapidement qu'on serait porté à le croire, toutefois pendant ces dix dernières années quelques progrès ont été faits en ce sens et les résultats obtenus récemment sont, somme

toute, encourageants. Si l'on était tenté de se demander comment il peut se faire qu'étant donnée sa situation exceptionnelle sur une baie magnifique, San-Francisco ne se soit pas adonné plus complètement aux constructions navales, on pourrait, peut-être en trouver l'explication en se reportant à la période qui a vu réellement naître la Californie.

En 1848, lorsque la découverte des mines d'or attira dans l'Etat une population considérable d'aventuriers, ces derniers arrivèrent pour la plupart par voie de mer et les équipages des navires qui les amenèrent n'eurent pas plutôt mis le pied sur la terre ferme qu'abandonnant tout désir de revenir à bord, ils se dirigèrent vers les montagnes à la recherche de l'or. Le résultat de ces désertions fut qu'on vit bientôt la baie encombrée de bâtiments de tous genres, faute d'équipages pour les armer et aussi faute de fret, car alors la Californie n'avait ni commerce, ni industrie.

Le premier navire à vapeur construit à San-Francisco, fut lancé en 1850, il jaugeait 60 tonnes ; il fut suivi en 1851 par un autre, en 1853 deux nouveaux jaugeant 150 tonneaux furent lancés. En 1854, il y en eut cinq d'un tonnage total de 399 tonnes.

A partir de cette date, la construction se développa normalement grâce à la rivalité existant entre les trois compagnies formées pour l'exploitation de la baie et des rivières qui s'y jettent. L'année 1860 vit construire plusieurs navires, entr'autres le *Chrysopolis* dont le prix de revient fut de 200,000 dollars et qui fut mis en service entre San-Francisco et Sacramento ; ce navire jaugeant 1,100 tonneaux pouvait recevoir 1,000 passagers.

Le premier bâtiment de haute mer construit à San-Francisco, fut le *Del Norte*. Il fut lancé en 1864 et mesurait 62 mètres à la flottaison ; ses chaudières furent les premières manufacturées dans ce port, mais les machines furent prises sur un vieux bâtiment désarmé.

La construction des navires en acier ne date que de 1883, le premier vapeur de cette catégorie lancé à San-Francisco le fut cette année même, et fut baptisé *Arago*. Son déplacement était de 827 tonnes brut et 620 net, sa longueur 66 mètres et sa largeur 10 mètres.

En 1886, le *Général Mac-Dowell* de 310 tonnes fut lancé par le gouvernement fédéral. En 1887, le *Météor*, le *Premier*, le *Pomona* et le remorqueur *Active* furent construits et en 1891 on lança le remorqueur *Fearless* qui est encore considéré comme le plus puissant navire de ce genre construit aux États-Unis.

Le succès de ces constructions enhardit les propriétaires de chantiers au point de soumissionner à cette époque pour la construction d'un croiseur, le *Charleston*. Le contrat fut passé avec une compagnie de San-Francisco et le navire lancé en 1888. En 1889, le croiseur *San-Francisco* fut encore lancé et

six mois avant la date fixée dans le contrat; c'est un bâtiment de 4,082 tonnes et de 19 7/10 nœuds de vitesse. Le *Monterey* de 4,000 tonnes fut terminé en 1891 et, en 1892, l'*Olympia* de 5,800 tonnes et de 20 nœuds de vitesse fut mis à l'eau et il fut suivi en 1893 par le cuirassé *Orégon* de 10,800 tonneaux, puis par le cuirassé *Wisconsin* de 12,500 tonnes, par le cuirassé *Ohio* de 12,000 tonnes, puis bientôt après par le cuirassé *Chitose* construit pour la marine japonaise.

A ces navires il y a lieu d'ajouter les torpilleurs *Ferragut*, *Iroquois*, *Paul-Jones*, *Perry*, *Preble* et le croiseur *Tacoma;* le *California* est en ce moment en chantier.

Parmi les navires de commerce construits à San-Francisco pendant ces dernières années, les plus importants sont les suivants :

Vapeurs :

Peru, 5,000 tonnes; *Pomona*, 1,540 tonnes; *Senator*, 2,200 tonnes; *Spokané*, 1,350 tonnes; *Californian*, 6,000 tonnes; *Alaskan*, 11,000 tonnes.

enfin vient le vapeur *Arizonian* jaugeant également 11,000 tonneaux.

Le total du tonnage construit à San-Francisco est d'ailleurs indiqué par le tableau ci-après pendant les cinq dernières années :

	Tonnage brut.	Tonnage net.
1898	17.307.006	10.532.019
1899	6.675.000	5.701.000
1900	29.221.000	22.779.000
1901	11.519.000	9.654.000
1902	26.226.000	20.095.000

Les capitaux engagés dans cette industrie sont évalués à 6 millions de dollars. Il est à remarquer d'ailleurs que les navires peuvent être construits à San-Francisco sinon à meilleur marché du moins plus rapidement que dans les chantiers de l'Atlantique et cela grâce à l'uniformité du climat californien, car une fois les travaux commencés ceux-ci peuvent être poursuivis toute l'année presque sans interruption, chose impossible dans les chantiers de l'Atlantique.

Câble transpacifique.

Pendant les vingt dernières années, la question de la pose d'un câble transpacifique a été agitée aux États-Unis à époques diverses, mais jamais elle n'avait semblé intéresser réellement les hommes d'affaires jusqu'au jour où, conséquence de la guerre d'Espagne, le pays se trouva enrichi de colonies venant s'ajouter aux territoires déjà acquis par l'annexion des îles Hawaï. A ce moment, la question devint nationale, et dans un message, au Congrès en 1899, le Président Mac Kinley recom-

manda la pose d'un câble qui relierait la côte du Pacifique aux îles Philippines.

Le port de San-Francisco qui, par sa situation, se trouvait le plus voisin des centres commerciaux de l'Orient, était en réalité plus éloigné pour la transaction des affaires que Londres ou Marseille, et il est facile de comprendre combien ici la question de la pose d'un câble transpacifique intéressait le monde commercial, et combien il se réjouit lorsqu'arriva le premier télégramme envoyé d'Honolulu. La pose du câble commencée en décembre dernier s'opéra sans difficultés jusqu'à Hawai, et l'on annonce que le second tronçon d'Honolulu à Manille sera terminé au mois de juillet prochain.

Si l'étude de la situation commerciale et industrielle de la Californie conduit forcément à reconnaître tous les progrès accomplis dans la période si courte qui s'est écoulée depuis la première découverte de l'or, elle démontre aussi que l'État a encore beaucoup à faire avant d'arriver à conquérir dans l'Union un rang comparable à celui des territoires de l'Est.

Les optimistes prédisent que le moment est proche où ce rang sera atteint, mais il ne faut pas perdre de vue tout d'abord que, bien que la Californie soit incontestablement fort riche en ressources naturelles de tous genres, il lui manque trois éléments de succès importants, à savoir : l'eau, le combustible et la population.

La question du combustible paraît être résolue en principe par la découverte de terrains pétrolifères de richesse incontestable et par l'utilisation des nombreuses chutes d'eau de la Sierra, par la génération de courants électriques fournissant l'éclairage et la force motrice, non seulement aux localités voisines des montagnes, mais encore aux centres qui s'en trouvent éloignés.

L'emploi de l'électricité s'est développé d'ailleurs de façon très considérable durant ces dernières années, et quoique en l'absence de statistiques officielles, il soit hasardé de citer un chiffre, il peut cependant être permis d'accepter l'opinion des ingénieurs du pays, qui estiment que les capitaux engagés dans les différentes usines d'électricité de l'État atteignent 75 millions de dollars, et que la force développée par les sept principaux établissements dépasse 54,000 chevaux, tandis que la production totale de l'État s'élève à 100,000 chevaux.

Cette force est transmise à des distances atteignant jusqu'à 370 kilomètres, et chaque jour marque le commencement de travaux d'installation de nouvelles usines qui, toutes, comptent pour s'alimenter sur les chutes d'eau considérables de la Sierra.

Mais si l'utilisation de ces ressources a permis de remédier à l'absence de combustible dans l'Etat, et fait croire à la solution complète et prochaine d'un problème considéré jusqu'à présent comme insoluble, il n'est pas aussi aisé qu'il le paraîtrait *a*

priori de se servir des mêmes ressources pour obvier à un autre inconvénient, celui d'un climat sec, et pour donner aux terrains arides l'arrosage qui, seul, peut les fertiliser.

La question de l'irrigation préoccupe à bon droit l'État tout entier et intéresse grandement même le gouvernement fédéral. Il n'y a pas, en Californie, un propriétaire qui ne soit persuadé que le jour est proche où grâce à l'utilisation de l'eau emmagasinée dans les montagnes, son sol deviendra une nouvelle terre promise, et chacun base son espoir sur l'expérience des dernières années et sur les résultats incontestables très beaux obtenus dans les districts où des travaux d'irrigation ont été exécutés.

Le principe excellent en théorie est assez difficile à mettre en pratique dans beaucoup de localités. D'abord la question des dépenses se dresse dès les débuts.

Afin de démontrer péremptoirement combien le pays doit souffrir du manque de bras et en guise de conclusion à ce chapitre, citons simplement un chiffre :

La circonscription consulaire de ce poste a une étendue qui équivaut à plus de six fois la superficie de la France et sa population n'est que de 3,325,000 habitants ; elle serait normalement peuplée si l'on y en comptait 230 millions.

Henry DALLEMAGNE,
Consul général de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 8 OCTOBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX
DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 265

ITALIE

Commerce et navigation de Messine en 1901.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 10 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros		Prix.
249.	— **Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France.	» 30
250.	— **Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902.	» 10
251.	— **Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse.	» 40
252.	— **Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20
253.	— **Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	— **Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30
255.	— **Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation.	» 20
256.	— **Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares.	» 30
257.	— **Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	— **Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	— **Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 30
260.	— **Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. . . .	» 20
261.	— **Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902	» 20
262.	— **États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'Etat de Washington.	» 20
263.	— **Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 20
264.	— **États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30

ITALIE

Commerce et navigation de Messine en 1901.

Messine... Le commerce international de l'Italie est représenté, en 1901, par les chiffres suivants :

Importation : 1,718,488,588 lires.
Exportation : 1,374,457,800 lires.

Si l'on compare ces résultats à ceux de l'exercice précédent, on relève une augmentation de 19,253,126 lires au chapitre des importations et de 36,111,567 à celui des exportations.

Le mouvement commercial du port de Messine, en 1901, a concouru à cet accroissement dans les proportions suivantes :

Importation :	
1901	21.319.064 lires.
1900	19.150.357 —
Différence en plus.	2.168.707 lires.
Exportation :	
1901	40.321.249 lires.
1900	40.042.104 —
Différence en plus.	279.145 lires.

Ainsi que j'en ai fait précédemment l'observation, le compte rendu de la Chambre de Commerce de Messine, auquel j'ai emprunté les éléments de ce rapport, ne vise que les échanges effectués par voie directe avec l'étranger. Les marchandises dirigées en transit sur d'autres ports du royaume et celles qui ont entrées à Messine après avoir été dédouanées dans l'un des bureaux du continent italien, ne figurent pas dans cette statistique.

Cette omission porte notamment sur les articles d'origine française qui arrivent ici en grande partie par la voie du continent, faute de suffisantes communications directes par mer avec notre pays.

Les totaux indiqués ci-dessus ne résument donc pas l'ensemble réel du trafic maritime de ce port ; ils seraient presque doublés si l'on y ajoutait l'appoint du cabotage ; je reproduirai, d'ailleurs, au cours du présent exposé, les seuls renseignements que j'ai pu me procurer sur ce mouvement spécial.

Le tableau suivant rend compte des importations à Messine, en 1901, par catégories de marchandises avec les chiffres correspondants de 1900. Au regard de chaque catégorie se trouve mentionné le contingent fourni par la France :

Catégories de marchandises.			Part de la France y compris celles de l'Algérie et de la Tunisie.	
	1901.	1900.	1901.	1900.
Spiritueux, boissons, huiles	678.474	761.928	188.700	62.818
Denrées coloniales, épices, tabacs	258.324	288.147	11 280	830
Produits chimiques	362.860	344.932	26.752	10.945
Couleurs, teintures et tanins	473.914	546.086	82.340	64.680
Chanvre, lin, jute	98.981	118.226	46.500	15.734
Coton	111.912	143.133	1.000	60
Laine, crin, poils	163.643	140.162	83.750	51.642
Soie	874.118	808.509	563.560	376.872
Bois et paille	2.017.078	2.050.913	17.100	11.435
Papiers et livres	102.029	67.219	10.000	12.345
Peaux	1.084.399	960.367	60.750	111.138
Minerais, métaux bruts et ouvrés	1.178.241	1.105.960	37.200	33.431
Pierres, terres, vaisselles, verres, cristaux	3.329.269	3.014.088	38.250	42.20[illegible]
Céréales, farines, produits végétaux	8.573.408	7.087.001	90.000	218.84[illegible]
Animaux, produits et dépouilles d'animaux	1.952.622	1.668.814	28.300	29.35[illegible]
Objets divers	59.792	44.872	4.500	3.95[illegible]
Total	21.319.064	19.150.357	1.109.982	1.046.28[illegible]

Les achats principaux ont porté sur les articles suivants :

Vins en fûts. — La France en a envoyé 5,120 hectolitres (138,250 lires) sur un total de 7,318 hectolitres (197,600 lires).

Pétrole. — Total : 1,626,300 kilog. valant 341,525 lires.

Il y a quelques années, les États-Unis de l'Amérique du Nord tenaient le premier rang dans l'importation de cet article ; en 1899, ils en expédiaient encore à Messine plus de 1,500,000 kilogrammes. Leurs envois n'ont été que de 354,616 kilog. en 1900 et 345,000 kilog. en 1901.

Le pétrole d'origine russe a supplanté le pétrole américain ; il figure dans la statistique de 1901 pour plus d'un million de kilogrammes (contre 1,000,000 en 1900, 170,000 en 1899 et 6,000 en 1898), sans compter celui qui arrive par cabotage de Venise

et de Livourne et qui n'est pas mentionné dans le relevé de la Chambre de Commerce.

Café. — Importation totale : 188,[illegible]2 kilog. (199,894 lires). Les principaux pays de provenance sont :

Angleterre, 143,500 kilog.;
Autriche-Hongrie, 20,000 kilog.;
Brésil, 12,000 kilog.

La France n'en a expédié que 300 kilog.

Produits chimiques. — Sur un total de 362,800 lires, l'Angleterre a fourni pour 100,000 lires de potasse et de soude caustique, pour 75,000 lires de sulfate de cuivre, et pour 25,000 lires de sulfate d'ammoniaque. La Tunisie a envoyé 12,300 kilog. de bitartrate de potasse (10,000 lires). La part de la France dans cette importation a été de 27,000 lires.

Bois, racines, etc., pour la teinture et le tannage. — Total : 2,053,000 kilog. représentant une valeur de 451,240 lires. La Turquie d'Asie en a envoyé 1,791,000 kilog. et la Russie, 237,000 kilog. (52,140 lires) contre 82,500 kilog. en 1900. L'Algérie, dont l'appoint en 1900 avait été de 110,900 kilog., ne figure pas, en 1901, dans l'importation de ces articles.

Coton, fils de coton et tissus de coton. — Total : 111,912 lires. On constate une diminution de 32,000 lires par rapport à l'année 1900 et de 100,000 lires par rapport à 1899. L'Angleterre et l'Allemagne ont fourni la plus grande partie des tissus de coton. La part de la France est insignifiante.

Tissus de laine. — Total : 136,000 lires. Cette importation continue à diminuer.

Les principaux pays de provenance sont : la France, l'Angleterre et l'Allemagne. La valeur de nos envois a été de 50,000 lires.

La diminution progressive de l'importation des tissus de laine est principalement attribuée au développement de l'industrie italienne.

Soie. — 84,402 kilog. de cocons valant 844,020 lires (contre 70,212 kilog. et 765,300 lires en 1900); la France en a fourni pour 527,500 lires (contre 357,500 en 1900) et la Turquie d'Europe pour 316,500 lires (contre 408,000 en 1900). En 1898, nos envois ne s'élevaient qu'à 45 kilog.

Bois. — Total : 1,958,300 lires contre 2,000,000 en 1900 et 1,500,000 en 1899. Le bois équarri, scié en long, destiné notamment à la fabrication des caisses d'agrumes, provient presque exclusivement d'Autriche-Hongrie (1,400,000 lires). Il en est arrivé aussi une certaine quantité par cabotage, principalement des Calabres.

Peaux brutes, vertes ou sèches, autres que pour pelleteries. — Total : 993,000 lires contre 930,000 en 1900 et 831,000 en 1899. Les principaux fournisseurs sont la Républi-

que Argentine, l'Angleterre et la France. La part de celle-ci a été de 65,000 lires.

Fer et acier. — Total : 515,000 lires contre 390,000 en 1900. Principaux fournisseurs : Autriche-Hongrie (rails pour chemins de fer) (272,000 lires), Angleterre, Allemagne.

Fusils. — Total : 171 (10,260 lires), dont 140 ont été achetés à la France et 24 à la Belgique. Il convient de noter que la valeur indiquée par la Chambre de Commerce a été calculée d'après le taux d'évaluation de la Commission permanente des valeurs de douane à Rome laquelle a fixé indistinctement à 20 lires la pièce le prix de tous les fusils importés en Italie. Le chiffre de 10,260 lires est très loin de représenter la valeur réelle des 171 fusils dédouanés à Messine ; quelques-uns d'entre eux provenant de nos manufactures de Saint-Etienne sont des armes de choix valant beaucoup plus de 50 lires.

Machines à coudre. — L'Angleterre, seul fournisseur, en a vendu pour 383,500 lires.

Charbon de terre. — Total : 104,428 tonnes valant 3,237,284 lires contre 68,622 tonnes (2.882,000 lires) en 1900. Principal importateur l'Angleterre avec 96,600 tonnes. Le reste est venu des États-Unis.

Céréales, légumes secs. — Il a été importé :

Blé. . . .	31.568.000 kilog.	6.408.000 lires.
Seigle . . .	404.880 —	60.732 —
Avoine . . .	199.880 —	35.978 —
Maïs	11.566.935 —	1.503.700 —
Légumes secs	2.051.555 —	369.280 —

On constate, par rapport à l'année 1900, une augmentation de 4,082,000 kilog. et de 552,000 lires pour les blés, de 278,580 kilog et de 41,790 lires pour les seigles, de 7,270,650 kilog. et de 988,150 lires pour le maïs, de 333,050 kilog. et de 42,780 lires pour les légumes secs.

Les principaux pays de provenance sont, pour les blés, la Russie (30,582,000 kilog.) ; pour le seigle, la Roumanie et la Turquie ; pour le maïs, la Roumanie (7,808,325 kilog.), la Turquie d'Europe (3,257,850 kilog.), la Russie (334,500 kilog.) ; pour les légumes secs, l'Autriche-Hongrie (1,672,600 kilog.), la Russie (150,000 kilog.), la France (26,000 kilog.).

Pour la première fois la Turquie figure dans l'importation de céréales à Messine avec 40,680 kilog. de maïs.

Poissons secs ou fumés. — Total : 2,055,400 kilog. valant 1,467.250 lires contre 1,627,300 kilog. et 1,082,940 lires en 1900.

Les principaux fournisseurs ont été :

Suède et Norvège 938,800 kilog., Angleterre 766,000 kilog. États-Unis, 277,000 kilog.

EXPORTATION.

Le tableau suivant indique les exportations de Messine en 1901 par catégories de marchandises avec les chiffres correspondants en 1900. Comme dans le tableau relatif à l'importation, la valeur des expéditions à destination de la France est mentionnée au regard de chaque catégorie.

Catégories.	1901.	1900.	A destination de la France en 1901.	A destination de la France en 1900.
Spiritueux, boissons, huiles	12.636.363	12.824.193	549.000	686.375
Denrées coloniales, épices, tabacs	47.729	16.227	»	»
Produits chimiques	6.525.785	7.584.176	1.205.100	1.178.280
Couleurs, teintures et tanins	4.506	7.160	537	500
Chanvre, lin, jute	32.985	31.303	700	6.300
Coton	121.842	101.035	3.400	»
Laine, crin, poils	29.856	63.797	500	46.300
Soie	1.626.755	2.046.586	721.000	860.600
Bois et paille	368.806	296.640	246.000	154.870
Papiers et livres	11.408	6.394	»	»
Peaux	556.847	715.915	332.200	451.800
Minerais, métaux bruts et ouvrés	19.253	20.030	3.500	300
Pierres, terres, vaisselles, verres, cristaux	296.067	199.570	131.550	113.530
Céréales, farines, produits végétaux	17.836.134	16.034.399	1.211.050	379.600
Animaux, produits et dépouilles d'animaux	183.009	88.044	750	500
Objets divers	3.650	6.635	2.000	»
Total	40.321.055	40.142.104	4.107.287	3.878.955

Les principales ventes ont porté sur les articles suivants :

Vins. — Exportation de Messine : 9,945 hectolitres, valant 304,339 lires, contre 16,690 hectolitres (621,780 lires) en 1900 et 31,112 hectolitres (840,000 lires) en 1899. Si l'on y ajoute les vins sortis en cabotage de Messine, soit 7,150 hectolitres 193,066 lires, et des autres ports de la province, soit 17,528 hectolitres (473,246 lires) on obtient un total de 34,623 hectolitres, représentant une valeur officielle de 970,650 lires.

Les totaux correspondants en 1900 avaient été de 64,996 hectolitres et 1,980,990 lires.

Les principaux pays de destination sont la République Argentine avec 7,408 hectolitres et le Brésil avec 1,025 hectolitres. La France n'en a reçu qu'une cinquantaine d'hectolitres.

Les vins expédiés en cabotage ont été principalement dirigés sur Gênes et Venise.

Huiles d'olive.

En 1901.	2.404.328 kilogrammes.	2.866.850 lires.
En 1900.	1.146.250 —	1.422.225 —
Différence en plus. .	1.257.378 kilogrammes.	1.444.625 lires.

Les principaux acheteurs ont été les suivants :

Russie, 771,700 kilog.; Angleterre, 353,800; États-Unis, 314,100; Turquie d'Europe, 292,200; Hollande, 273,500; Autriche-Hongrie, 214,400; Allemagne, 77,200.

La Fraoce qui en avait pris, en 1900, 60,500 kilog., ne figure pas dans la statistique de 1901.

Il est sorti, en outre, de Messine, par voie de cabotage, 250,160 kilog. d'huile d'olive (300,200 lires) et de Milazzo, port voisin de Messine, 324,970 kilog. (391,000 lires).

Agrumes. — Sous cette dénomination, on comprend les citrons, les cédrats, les oranges, les mandarines et leurs dérivés (essences de bergamotte, de portugal, de citron et les jus).

En ce qui concerne le mode d'expédition des agrumes et, en général, l'importance de ce commerce qui représente environ la moitié de l'exportation de Messine, je ne puis que me référer à mes précédents rapports, notamment à ceux du 28 décembre 1899 et du 4 février 1901 qui contiennent à cet égard des indications détaillées.

Il a été expédié de Messine, en 1901, 93,450,400 kilog. d'oranges et de citrons en caisses, valant 9,345,000 lires contre 90,606,000 kilogrammes et 9,966,650 lires en 1900.

Les principaux pays de destination ont été les suivants :

États-Unis, 19,280,000 kilog.; Autriche-Hongrie, 17,970,000 kilogrammes; Russie, 13,932,000 kilog.; Allemagne, 11,899,000 kilogrammes; Angleterre, 9,800,000 kilog.; Canada, 4,763,000 kilogrammes; Australie, 4,000,000 de kilog.; Suède et Norvège, 2,654,000 kilog.; Hollande, 2,226,000 kilog.

La valeur des envois faits en France en 1901 a été de 220,000 lires (2,200,000 kilog.) contre 106,000 lires en 1900, 112,000 lires en 1899 et 60,000 en 1898.

Il a été, en outre, expédié en cabotage sur le continent italien, de Messine, 5,750,000 kilog. d'oranges et de citrons (en caisses) et 373,200 des autres ports de la province.

Agrumes salés. — L'expédition des oranges amères, des citrons et des cédrats conservés dans l'eau salée s'est élevée à 9,682,000 kilog. et 1,250,438 lires.

Principaux pays de destination :

Angleterre, 7,687,000 kilog.; États-Unis, 785,000 kilog.; Autriche-Hongrie, 531,000 kilog.

Jus de citron concentrés. — Total : 2,274.644 kilog. et 1,410,280 lires en 1901, contre 2,397,046 kilog. (1,438.228 lires) en 1900 et 3,263,625 kilog. (1,958,175 lires) en 1899.

Principaux acheteurs :

France, 1,701,686 kilog.; Angleterre, 327,000 kilog.; Hollande, 77,000 kilog.; États-Unis. 72,500 kilog.; Russie, 58,000 Kilogrammes.

Jus de réglisse. — Total 216,620 kilog. valant 320,430 lires à destination principalement de l'Angleterre (77,000 kilog.), de la Belgique (47.000 kilogs), de l'Allemagne (23,300 kilog.) et des Pays-Bas (23,000 kilog.).

Citrate de chaux. — Ce produit tend à se substituer de plus en plus au jus de citron concentré. J'ai fourni précédemment quelques indications à cet égard (rapport du 4 février 1901).

En 1901, il a été exporté de Messine 883,844 kilog. de citrate de chaux valant officiellement, 477,276 lires. Les États-Unis en ont pris 336,500 kilog., l'Angleterre 200,000 kilog. et la France 120,000 kilog.

On se persuade ici que le citrate de chaux trouverait en France un grand écoulement si, comme le jus de citron qu'il remplace aujourd'hui avantageusement dans la fabrication de l'acide citrique cristallisé et en tant que matière première nécessaire à cette industrie, il était exempt de tout droit d'entrée.

Écorces d'agrumes. — Les écorces de citrons et d'oranges, qui, autrefois, n'étaient pas mises à profit, sont, aujourd'hui, recueillies, bien conditionnées et sont même devenues un article d'exportation, utilisé par l'industrie des fruits confits.

On en a expédié 831,850 kilog. (207,963 lires), notamment en Angleterre et en Australie.

Essences. — Le commerce des huiles volatiles constitue l'une des principales branches de l'exportation de Messine.

En 1901, il en a été expédié 652,600 kilog. valant 9,462,730 lires contre 673,600 kilog. (10,777,000 lires) en 1900. Les envois les plus importants ont été faits aux États-Unis (266,600 kilog.), en Angleterre (211,340 kilog.), en Autriche (50,600 kilog.), en France (36,413 kilog. — 549,000 lires), en Australie (35,300 kilog.).

Il a été expédié, en outre, de Messine, en cabotage, 16,080 kilog. d'essences (233,460 lires) à destination, notamment, de Gênes et de Reggio en Calabre.

Tartrates. — En 1901, on a exporté de Messine

4,776,100 kilog. (3,725,360 lires) de bitartrate de potasse: L'Angleterre en a pris 2,102,000 kilog., les États-Unis 1,892,000 kilog., la Belgique 541,000 kilog.

L'Italie est, après la France, le pays qui fournit la plus grande quantité de crème de tartre aux États-Unis où il est fait un grand usage de ce produit dans la fabrication des poudres employées pour la panification et nommées baking powders. Les baking powders sont des mélanges de crème de tartre et de bicarbonate de soude ayant la même action que le levain.

Soie grège. — Total de l'exportation : 31,820 kilog. représentant une valeur de 1,527,360 lires, contre 38,843 kilog. et 1,942,150 lires en 1900.

La France en a acheté pour 721,000 lires contre 756,800 en 1900 et 437,000 en 1899. Elle ne figurait pas dans l'exportation de cet article en 1898.

Déchets de soie grège. — La France a pris la totalité soit 14,151 kilog. valant 99,000 lires.

Futailles. — La Tunisie en a acheté pour 140,000 lires et la France pour 10,000 sur un total de 186,700 lires.

Peaux sèches (chevreaux, agneaux). — Total : 124,495 kilog., valant 525,000 lires, contre 65,200 kilog. et 466,400 lires en 1900.

La France en a pris pour 332,000 lires.

Pierre ponce. — Exportation de Messine : 6,834,314 kilog. valant 170,800 lires, contre 2,758,600 kilog. et 82,760 lires en 1900.

Il convient de noter que la plus grande partie de pierre ponce envoyée en France est expédiée directement par voiliers de Lipari, c'est-à-dire du lieu de production.

Raisins frais. — L'Allemagne et l'Autriche-Hongrie ont accaparé tout le raisin frais, soit 138,000 kilogs (62,260 lires).

Pistaches. — Cette exportation s'est chiffrée par 34,566 kilog. (293,800 lires), contre 29,500 kilog. (251,500 lires) en 1900.

La France en a pris pour 92,000 lires. Les États-Unis, l'Angleterre, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie se sont partagé le reste.

Amandes sèches sans coques. — Total : 1,788,970 kilog. (3,577,940 lires), contre 991,700 kilog. et 2,231,360 lires, en 1900.

Principaux pays de destination :

Allemagne, 524,700 kilog.; France, 384,550 kilog.; Autriche, 265,500 kilog.; Pays-Bas, 214,000 kilog.; Danemark, 157,400 kilogrammes.

La part de la France, en 1900, n'avait été que de 22,125 kilog.

Noix et noisettes sèches. — Total : 4,337,258 kilog.

(3,036,080 lires), contre 2,490,620 kilog. et 1,867,960 lires en 1900.

Pays de destination :

États-Unis, 1,426,100 kilog.; Allemagne, 914,400 kilog.; Pays-Bas, 761,000 kilog.; Danemark, 634,000 kilog.; France, 361,000 kilog,; Angleterre, 213,400 kilog.

Nos achats, en 1900, n'atteignaient pas 150,000 kilog.

COMMERCE SPÉCIAL AVEC LA FRANCE

Je relevais, dans mon rapport du 8 février 1901 (1) qu'en 1899, c'est-à-dire au lendemain de l'accord franco-italien, le mouvement des affaires entre la France et Messine avait augmenté dans la proportion de 68 0/0 comparativement aux résultats de la période quinquennale antérieure, proportion qui, étant de 24 0/0 à l'exportation de Messine et de 90 0/0 à l'importation, faisait ressortir une différence sensible à notre avantage.

Ce progrès s'est maintenu, en 1900, avec une légère plus-value de 27,000 lires, ainsi que je l'ai constaté dans un rapport subséquent.

Il vient de s'accuser, en 1901, par une nouvelle augmentation de près de 300,000 lires.

L'ensemble du trafic franco-messinien effectué par voie maritime directe, s'est élevé, au cours de cet exercice, à 5,217,215 lires (4,107,287 à l'exportation de Messine et 1,109,925 à l'importation), contre 4,925,240 (3,878,955 à l'exportation et 1,046,286 à l'importation) en 1900.

Je dois rappeler, toutefois, que ces données récapitulatives pourraient être modifiées si la statistique permettait d'y joindre les chiffres afférents aux échanges franco-messiniens qui s'opèrent par la voie de cabotage et des ports de transit de la péninsule, et dont la valeur peut s'élever à environ 4,000,0000 de lires, ce qui constituerait un total approximatif de 9,000,000. Ce total lui-même s'élèverait approximativement à 15,000,000, si l'on y ajoutait le résultat de nos opérations avec les autres ports de ma circonscription, tels que Catane, Syracuse, Riposto, Milazzo et Lipari.

J'ai eu l'occasion de signaler, aux chapitres précédents, les variations les plus importantes qui se sont produites dans nos transactions avec Messine.

En ce qui concerne spécialement les importations françaises, il dépendrait certainement de nos fabricants d'étendre, à la faveur du dernier arrangement douanier, leur clientèle dans cette

(1) Voir le *Moniteur Officiel du Commerce* du 2 mai 1901.

région. Celles de nos marchandises auxquelles les classes aisées seraient certainement disposées à donner la préférence sur les articles étrangers similaires sont les tissus, la rubanerie, la passementerie, les fleurs artificielles, la parfumerie, les conserves alimentaires, la papeterie, les cristaux de Baccarat, etc.,

J'ai déjà, à différentes reprises, indiqué les moyens propres à développer notre trafic avec l'Italie ; je me borne à les résumer sous les cinq chefs suivants :

1° Étudier sur place les besoins et les goûts du consommateur ;

2° Envoyer des commis-voyageurs soigneusement recrutés et parlant couramment l'italien ;

3° Leur recommander de consulter l'agent consulaire français sur le choix des meilleures maisons locales ;

4° Prolonger autant que possible les délais de paiement ;

5° Traiter les affaires personnellement et le moins possible par correspondance.

C'est en procédant de la sorte que les Allemands réussissent à étendre de plus en plus leurs relations dans les grands centres de la péninsule, en Sicile et notamment à Messine.

J'ajouterai, en terminant ce chapitre spécial, qu'il est très regrettable d'avoir à constater l'absence pour ainsi dire complète de capitaux français dans les entreprises d'une région où l'initiative locale fait généralement défaut et où leur placement serait sans aucun doute productif.

Plus avisés que nous, les Allemands, les Anglais, les Suisses et les Belges n'ont pas manqué de jeter leur dévolu sur un champ qui ne demande qu'à être exploité.

Les Allemands surtout ont su monopoliser, pour ainsi dire, le haut trafic de ce pays. Ils y ont créé des maisons d'exportation et d'importation ; ils ont, d'autre part, mis la main sur les industries et sur les travaux d'utilité publique ; ils se sont insinués dans les principaux établissements de crédit.

Le commerce entre l'Algérie et Messine étant insignifiant, je n'ai pas jugé devoir en faire l'objet d'un chapitre spécial, ainsi que le prescrit la circulaire du 27 mars 1901. J'ai englobé dans la part de la France les chiffres qui les représentent et dont le total atteint à peine 30,000 lires.

NAVIGATION.

Le mouvement général de la navigation du port de Messine est représenté, en 1901, entrées et sorties réunies, par 8,456 navires jaugeant 4,240,354 tonneaux.

Il y a, par rapport à l'année 1900, une augmentation de 363 navires et de 553,263 tonneaux.

Ces chiffres se répartissent ainsi :

	Entrée.		Sortie.		Totaux.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Vapeurs .	2.339	2.032.396	2.365	2.039.736	4.704	4.072.132
Voiliers .	1.869	83.781	1.883	84.441	3.752	168.222
	4.208	2.116.177	4.248	2.124.177	8.456	4.240.354

Les différents pavillons se présentent dans l'ordre suivant (entrées et sorties réunies) :

Pavillons.	Navires.	Tonnage.
Italien.	6.842 (dont 3.654 voiliers)	2.525.022
Austro-hongrois.	616 (— 4 —)	607.936
Anglais.	458 (— 10 —)	598.514
Allemand	172 (— » —)	244.840
Grec.	124 (— 30 —)	68.873
Norvégien	70 (— » —)	54.056
Hollandais	66 (— » —)	47.902
Danois.	52 (— 4 —)	34.952
Suédois	24 (— » —)	20.400
Français.	14 (— » —)	16.858
Autres.	10 (— » —)	21.021
	8.456	4.240.354

Si l'on compare l'effectif et le tonnage des navires enregistrés en 1901 dans les principaux ports italiens, on constate que Messine reste encore l'un des ports les plus fréquentés du royaume.

C'est ce que marque l'état suivant emprunté à la fois à la statistique du ministère des finances et à celle de la capitainerie locale.

Navigation générale des dix principaux ports de l'Italie en 1901 :

Ports.	Navires.	Tonnage.
Gênes.	11.275	10.012.241
Naples	12.035	7.361.507
Messine.	8.456	4.240.354
Livourne	8.396	3.818.390
Palerme.	6.890	3.595.189
Venise	6.206	2.778.261
Catane	6.824	2.624.561
Brindisi.	2.404	2.294.871
Bari	2.863	1.764.866
Cagliari.	2.431	871.431

Messine se range ainsi après Gênes et Naples et précède Livourne, Palerme et Venise.

Considérations générales. — La crise économique dont je signalais la persistance dans mon précédent rapport annuel, loin de décroître au cours de l'exercice 1901, n'a fait que gagner en intensité en Sicile et dans les autres régions méridionales du royaume. Elle a particulièrement sévi sur les deux principales industries insulaires, celles des vins et des agrumes.

Éprouvée par les mêmes fléaux que la viticulture française, la viticulture italienne a traversé les mêmes phases, depuis l'invasion phylloxérique jusqu'à l'époque des vignes reconstituées, de la surabondance, de la dépréciation et de la mévente des produits.

A ces causes naturelles sont venues se joindre la concurrence plus active des vins étrangers sur les marchés extérieurs et l'appréhension d'une dénonciation du traité avec l'Autriche-Hongrie qui assurait aux vins italiens un traitement de faveur et un écoulement exceptionnellement avantageux.

Les dégrèvements que sollicite l'industrie agrumaire sont analogues à ceux dont la viticulture demande le bénéfice. Ils se confondent, d'ailleurs, dans un même programme de réformes générales applicables à l'agriculture des régions méridionales, programme formulé en 1902 par le député de l'opposition, M. Sonnino, et qui se résume dans les dispositions suivantes :

Adaptation de la législation aux conditions spéciales des provinces du midi, c'est-à-dire abandon du principe de l'uniformité qui prévaut depuis 1865 au détriment de ces provinces.

Réduction de moitié de l'impôt foncier en faveur du Napolitain, de la Sicile et de la Sardaigne (mesure qui entraînerait pour le Trésor un sacrifice de près de 20 millions).

Fixation à 3 1/2 0/0 de l'intérêt de la dette foncière contractée envers les institutions de crédit et prolongation des termes de l'amortissement de cette dette.

Réforme légale des contrats agraires basée sur une plus étroite solidarité entre propriétaires et travailleurs.

Constitution de la petite propriété par le lotissement de la masse des biens ruraux que possèdent les institutions de crédit comme une sorte de biens de main-morte.

Modification du régime de l'emphytéose, de façon à attribuer à l'emphytéote certaines facultés que la loi lui refuse.

Facilités à accorder aux transports agricoles par terre et par mer, création de lignes nouvelles de navigation transatlantique, développement de l'instruction technique agricole et industrielle.

Autorisation donnée aux conseils provinciaux de se prononcer sur l'opportunité de ces réformes.

Indépendamment des lourdes charges qu'elles imposeraient

au Trésor, ces mesures, dans leur ensemble, auraient pour effet de créer dans l'État des distinctions de classes et de régions auxquelles le Ministère dirigeant, si bien intentionné qu'il fût, pouvait difficilement se prêter.

Du reste, les administrations compétentes avaient élaboré de leur côté plusieurs projets d'allègements méthodiques qui répondaient en partie aux vues du député de Casciano, mais sans affecter au même degré le caractère de lois exceptionnelles.

Jusqu'à présent l'initiative gouvernementale et parlementaire n'a pas réussi à améliorer sensiblement la condition de plus en plus précaire de l'agriculture nationale.

G. Engelhardt,
Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 15 OCTOBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 266

RUSSIE

Situation économique et financière de la Russie en 1902.

VENTE AU NUMÉRO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

8, rue Feydeau, Paris (2e)

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.		Prix.
249.	— **Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France	» 30
250.	— **Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902	» 10
251.	— **Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. - IV. Maisons de commerce européennes en Perse. - V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse ; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse	» 40
252.	— **Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20
253.	— **Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français	» 20
254.	— **Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement	» 30
255.	— **Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation	» 20
256.	— **Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares	» 30
257.	— **Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	— **Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	— **Chili** : Commerce du Chili en 1901	» 30
260.	— **Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902	» 20
261.	— **Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902	» 20
262.	— **États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'Etat de Washington	» 20
263.	— **Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg	» 20
264.	— **États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30
265.	— **Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10

RUSSIE

Situation économique et financière de la Russie en 1902.

Moscou... L'année 1902 a été marquée par une récolte abondante, un nouvel accroissement des exportations et une reprise des affaires qui est de bon augure pour l'avenir. La situation industrielle laisse encore à désirer, surtout en ce qui concerne la métallurgie, mais sur ce terrain aussi on constate de sérieux indices d'amélioration.

AGRICULTURE.

Bien que la culture du sol ait conservé en Russie son importance prépondérante, c'est la branche de l'activité économique qui progresse avec le plus de lenteur. L'indolence des classes rurales, leur pauvreté et leur ignorance sont autant d'obstacles à la mise en valeur des terres immenses et fécondes de ce pays. Cependant, grâce aux efforts constants du Gouvernement, des Zemstvos et des Sociétés agricoles, actuellement au nombre de 550, on peut constater une certaine amélioration dans les procédés de culture, l'emploi des machines et des engrais; on espère aussi que l'affranchissement des liens de solidarité pour le paiement de l'impôt foncier encouragera les paysans à exploiter avec plus de soin les terres des communes rurales.

En 1902, la superficie des terrains ensemencés a accusé une légère diminution, 79,628,133 déciatines (1) contre 79,661,964 déciatines en 1901. L'étendue des terrains affectés aux cultures d'automne a été de 32,235,268 déciatines, en augmentation de 504,174 déciatines sur l'année précédente, tandis que les cultures de printemps ont été de 47,392,856 déciatines, correspondant à une diminution de 470,443 déciatines.

La récolte de 1901 avait compté parmi les plus médiocres. Celle de 1902, sans avoir réalisé les espérances qu'on avait d'abord conçues, peut être considérée comme bonne moyenne. Voici, d'après les statistiques du ministère de l'Agriculture de Russie, les résultats obtenus pendant les trois dernières années:

---

(1) La déciatine = 1 hect. 0925.

	1900.	1901.	1902.
	(Millions de pouds. (1)		
Seigle . . .	1.402	1.171	1.325
Froment . .	659	710	810
Avoine . . .	722	553	750
Orge	320	318	375
Maïs	53	106	75
Blé sarrazin	54	48	81
Mil	105	101	182

Le maïs est légèrement en diminution sur l'année précédente; mais toutes les céréales ont donné des résultats supérieurs à la moyenne quinquennale. La qualité des grains a été généralement satisfaisante ; toutefois, les prix ont sensiblement baissé. De plus, la défectuosité de l'organisation commerciale et l'insuffisance des moyens de transport ont occasionné des amoncellements dans les gares, où une grande partie des céréales, exposées parfois en plein air, se sont avariées avant qu'il ait été possible d'en faire l'expédition dans les ports de mer. Il en est résulté des pertes considérables qui ont fortement diminué les avantages de l'abondante récolte. Des mesures ont été prises pour éviter autant que possible le retour d'un semblable état de choses et pour faciliter en temps utile l'écoulement des céréales.

La récolte de la betterave a été également très satisfaisante : 537,617,000 pouds contre 498,173,000 en 1901 et 389,898,000 en 1900. Le rendement en a été surtout excellent dans la région du Centre, où la production moyenne est montée de 933 pouds à 1,163 par déciatine ; par contre, en Pologne, elle est tombée de 1,340 pouds à 1,045 ; dans le Sud-Est, elle a peu varié : 934 pouds contre 927. La qualité de la betterave a été aussi supérieure à celle de l'année précédente.

On constate également une augmentation sur la récolte des pommes de terre, qui a donné 1,730 millions de pouds contre 1,462 millions en 1901 et 1,599 millions en 1900.

Les légumineuses, pois, lentilles, haricots, ont atteint 46 millions de pouds contre 43 millions en 1901 et 59 millions en 1900.

Par contre, le lin et le chanvre ont donné des résultats peu satisfaisants.

Quant à la vigne, dont la culture fait de sensibles progrès dans la Russie Méridionale, elle a eu à souffrir des conditions de température défavorables.

En Bessarabie, par suite du manque de neige en hiver, la récolte a laissé à désirer tant au point de vue de la quantité qu'à celui de la qualité ; en Crimée, la sécheresse a empêché le développement du raisin et la production a atteint à peine le

(1) Le poud = 16 kilog. 38.

quart de l'année précédente ; la Chersonèse a été un peu plus avorisée, encore qu'il y ait eu beaucoup d'insectes, de même que dans la région d'Astrakhan ; au Caucase, notamment dans es environs de Tiflis, la récolte a été compromise par les neiges du mois d'avril ; ce n'est guère que sur les bords de la mer Noire et dans la province d'Elisabethpol que l'on eut un rendement satisfaisant. En revanche, les prix ont été relativement avantageux. La production vinicole de la Russie tend à s'améliorer et à prendre une place de plus en plus large dans le commerce du pays.

INDUSTRIE.

Dans le domaine industriel, l'année 1902 n'a pas apporté l'amélioration tant désirée. La crise n'a pas encore pris fin : une certaine gêne continue de paralyser la marche des affaires, les prix ont toujours du mal à se raffermir ; on craint généralement de se lancer dans des entreprises nouvelles. Cependant, on rencontre des indices d'amélioration de plus en plus nombreux. La surproduction, qui avait été la principale cause du mal, tend à diminuer par suite de l'interruption du travail dans les usines les moins viables et celles qui ont pu traverser la période difficile des trois dernières années commencent à envisager l'avenir avec plus de confiance. Grâce aux résultats satisfaisants de la récolte, la population rurale dont les achats avaient été très restreints précédemment a pu subvenir à une partie de ses besoins : la foire de Nijni-Novgorod a montré une certaine animation et la recrudescence de la demande sur un grand nombre d'articles permet d'escompter une nouvelle reprise des affaires.

La métallurgie fait encore entendre des plaintes très justifiées, mais il est certain qu'elle a subi pendant ces derniers temps un assainissement salutaire. A défaut d'entente générale, les intéressés ont réussi à établir un accord pour la production de certains articles et il en est résulté une réduction qui ne peut tarder à exercer une bonne influence sur les conditions de vente.

La production de la fonte a sensiblement diminué ainsi que l'indiquent les chiffres suivants relatifs aux six dernières années :

Régions.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
	En millions de pouds.					
Sud	46.2	61.3	82.5	92.6	92.0	84.2
Oural	40.7	44.2	45.2	50.2	49.0	44.6
Pologne	13.9	15.9	18.8	18.2	19.8	17.2
Centre	10.9	11.3	14.8	14.0	10.6	8.4
Autres	1.1	2.6	2.4	2.5	1.4	2.1
Total	112.8	135.3	163.7	177.5	172.8	156.5

L'ensemble de la production accuse donc une diminution d 21 millions de pouds ; or, on calcule que les établissement existant en Russie pourraient produire environ 260 million de pouds. C'est beaucoup plus qu'il n'en faut pour la consom mation actuelle du pays. Dans la Russie méridionale, su 31 hauts fourneaux en activité au 1er janvier 1902, il n'en res tait que 23 à la fin de l'année ; dans l'Oural, le nombre en es tombé de 116 au mois de janvier, à 95 au mois de juin et 78 e octobre, pour remonter à 99 à la fin de décembre ; la Pologn a peu modifié sa production ; par contre, le Centre accuse su 1900 une diminution de 43 0/0 ; parmi les autres régions, l Nord figure pour 1,877.000 pouds (contre 1,115,000 en 1901) ; l Sibérie pour 200,000 pouds seulement.

On peut faire à peu près les mêmes observations sur la production du fer et de l'acier, ainsi qu'en fait foi la statistique ci-après :

Régions.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
	(En millions de pouds.)					
Sud	24.9	36.5	50.4	52.8	60.9	55.4
Oural	23.8	26.5	26.8	28.3	29.4	27.6
Pologne	13.8	14.4	14.5	20.3	16.7	15.7
Centre	10.9	9.2	10.6	10.1	12.3	9.4
Nord	11.7	11.0	9.5	8.4	8.3	6.5
Autres	1.5	0.8	1.1	1.8	2.6	2.6
Total	86.6	98.3	112.9	121.7	129.2	117.5

En ce qui concerne l'importation étrangère de produits sidérurgiques, les chiffres qui suivent indiquent un recul très considérable :

	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
	(En millions de pouds.)					
Fonte	6.3	6.8	8.3	3.2	1.8	1.1
Fer et acier	34.7	37.6	35.7	19.9	16.1	14.9

On considère que la production se trouve maintenant ramenée à ses limites normales. La création récente à Kharkoff d'une Bourse pour les produits de la métallurgie permet également d'espérer un établissement rationnel des prix. L'Etat, qui est le principal client de cette branche d'industrie, a fait l'an dernier d'importantes commandes, notamment celle de 57 millions de pouds de rails, à livrer en trois ans, répartie entre les différentes usines.

Les charbonnages se sont naturellement ressentis du recu imposé par les circonstances à l'industrie du fer. On estime que la production de la houille dans le bassin du Donetz s'est élevée à 651 millions de pouds contre 719 millions en 1901. En Pologne, où l'extraction de la houille est plus indépendante de la métallurgie, on constate au contraire un progrès d'environ

) 0/0 ; de même dans l'Oural, où elle est montée de 26 à 30 millions de pouds. Mais l'ensemble de la production n'en accuse pas moins un sensible abaissement. D'un autre côté, les importations de houille étrangère ont diminué de nouveau.

Pour le naphte, le développement des quatre dernières années s'est arrêté en 1902. La production n'a plus été que de 640 millions de pouds contre 671,600,525 et 485 millions pendant les campagnes antérieures. Là aussi, il y avait surproduction. Et comme le commerce était défectueusement organisé, les prix sont tombés dans une forte mesure. Les expéditions par Astrakhan des huiles combustibles accusent une notable augmentation : 320 millions de pouds contre 290 millions en 1901. Mais le marché est encombré de ce produit. Pour les huiles d'éclairage, la situation a été meilleure et les prix ont pu se maintenir jusqu'à la fin de l'année. Plusieurs entreprises importantes se sont syndiquées en vue de l'exportation et ont déjà obtenu à l'étranger de favorables résultats.

L'industrie sucrière a continué à prospérer en 1902. Le nombre des raffineries n'a pas varié, on en compte 278 dans l'empire ; mais la production a porté sur 8,100,000 tonnes de betteraves qui ont donné environ un million de tonnes de sucre. Pour l'exercice 1902-1903, on estime qu'elle s'élèvera à 1,184,000 tonnes de sucre pour 9,100,000 tonnes de betteraves. La Russie est le seul pays producteur de sucre qui ait eu une augmentation à enregistrer. Le prix du sucre russe livré aux raffineries (y compris l'accise) était de 4 r. 20 kopecks le poud.

Le nombre des distilleries d'alcool a augmenté dans son ensemble, 2,201 contre 2,120, mais celui des distilleries industrielles est tombé de 132 à 69. Aussi la production totale est-elle passée de 32,800,000 pouds en 1901 à 29,700,000 en 1902.

Les industries textiles ont eu à lutter avec de sérieuses difficultés provenant surtout du renchérissement des matières premières et de la hausse générale des prix de façon et des salaires. La consommation des soies indigènes (Caucase, Turkestan, Boukhara, Chiva, Transcaucasie) est tombée de 425,891 kilog. à 274,330 kilog. Par contre, l'importation des soies brutes étrangères est montée de 1,384,900 kilog. en 1901 à 1,558,000 en 1902, augmentation provoquée vers la fin de l'année par l'annonce du relèvement des droits d'entrée.

La laine a été de belle qualité ; il s'en est vendu à Rostoff environ 1,300,000 pouds aux prix de 9 r. 50 à 10 r. 60 le poud.

De même, la production du lin n'ayant pas été satisfaisante, les prix en ont sensiblement augmenté. La culture du coton dans l'Asie Centrale a subi un recul et, par suite, la récolte en est tombée de 5,639,400 pouds en 1901 à 4,897,200 pouds en 1902. Aussi les industriels se sont-ils mis d'accord pour relever le

prix de leurs articles ; l'épuisement des stocks antérieurs et les bonnes nouvelles de la récolte ont permis une certaine reprise des affaires dont la foire de Nijni-Novgorod a été le signal. Les manufactures d'impression sur tissus, notamment les fabriques d'indiennes, ont été très occupées et ont obtenu des résultats satisfaisants.

FINANCES.

Le marché financier russe a été moins agité en 1902 que pendant les années précédentes, mais les valeurs industrielles n'ont pas encore pu reconquérir la faveur du public. Non seulement il n'a été lancé pendant cette année aucune entreprise de quelque importance mais un grand nombre parmi les anciennes ont subi de nouveau des pertes considérables qui en ont forcé plusieurs à arrêter leur exploitation. L'intérêt s'est concentré principalement sur quelques actions métallurgiques et finalement les cours ont accusé une baisse générale.

Par contre, les actions de banque, les obligations foncières et surtout les fonds d'État ont été très recherchés et leurs cours ont bénéficié de l'abondance de numéraire due à la bonne récolte et à l'amélioration constante de la balance commerciale du pays. La rente russe 4 0/0 (soumise à 5 0/0 d'impôt), qui, en 1900 et 1901, se cotait à 96, est montée fin 1902 à 96 3/4 et dépasse actuellement 98 1/2. De même, la rente consolidée 4 0/0 (exempte d'impôt) a atteint le cours de 103 (contre 97 1/2 en 1900). Les obligations foncières 4 1/2 0/0, qui étaient tombées à 90 en 1900, ont remonté en 1902 à environ 95 et plusieurs d'entre elles dépassent ce cours. Même augmentation sur les obligations de chemins de fer ; les titres 3 0/0 du Transcaucasien notamment ont monté de 81 à 88 1/2.

Grâce à cette situation, la Banque de l'Etat a pu maintenir l'escompte durant toute l'année à 4 1/2 0/0. La circulation des billets de cet établissement s'élevait, à la fin de 1902, à 559 millions de roubles contre 553 millions en 1901. Par contre, la couverture métallique représentait à la même époque 762 millions de roubles contre 697 millions en 1901. Il y a lieu de remarquer que la circulation des billets était en 1896 de 981 millions ; elle a donc diminué en sept ans de 422 millions de roubles. Si l'on considère qu'en revanche la circulation de l'or est montée à 737 et celle de l'argent de 50 à 159 millions, on conviendra qu'il y a là un indice certain de progrès.

C'est là ce qui explique le succès qu'a eu en 1902 l'emprunt russe de 393 millions de marks émis en Allemagne au cours de 97 1/2 pour la réalisation de l'indemnité chinoise et qui a été couvert près de cent fois. A noter encore, dans le courant de l'année dernière, les emprunts communaux de Saint-Pétersbourg (30 millions de roubles), de Moscou (8 millions de roubles 4 0/0 au cours de 88,32), de Kieff (2 millions et demi de roubles), d'Irkoutsk (2 millions et demi) et de Poltava (1 million), desti-

nés généralement à des travaux de canalisation, éclairage, tractions électriques, etc.

Les banques de commerce privées ont vu leur chiffre d'affaires augmenter et les suivantes ont distribué en 1902 un dividende supérieur à celui de 1901 :

	Valeurs nominales des actions en roubles.	1899.	1900.	1901.	1902.
		(Dividendes en roubles.)			
Banque Internationale de Saint-Pétersbourg	250	30	16 1/2	17 1/2	24
Banque Russe pour le commerce étranger	250	20	10	10	20
Banque du Commerce et de l'industrie.	250	»	9	9	12 1/2
Banque de Commerce de Saint-Pétersbourg-Moscou . .	250	20	15	10	15
Banque d'Escompte de Saint-Pétersbourg	250	39	23 1/2	15	20
Banque de Commerce de Varsovie . . .	250	25	25	17 1/2	20
Banque de Commerce de Voronège . . .	250	21 1/4	20	22 1/2	25
Banque de Commerce de Lodz (priv.). .	250	18 3/4	15	15	18 3/4
Banque de Commerce de Volga-Kama. .	250	71	71	50	70
Banque de Commerce d'Orel	250	27 1/2	30	20	25
Banque de Commerce de Saint-Pétersbourg (priv.). . .	250	27 1/2	10	»	11
Banque de Commerce de Riga	250	15	20	»	16 1/2
Banque Industrielle de la Russie Méridionale	200	»	10	8	10
Banque Internationale de Moscou. .	250	20	15	»	4

Les banques ci-après ont distribué en 1902 un dividende égal à celui de l'année précédente :

	Valeurs nominales des actions en roubles.	1899.	1900.	1901.	1902.
		(Dividendes en roubles.)			
Banque Russo-Chinoise	125	15	15	15	15
Banque de Commerce d'Azof-Don	250	40	40	40	40
Banque de Commerce de la Sibérie . . .	250	40	40	40	40
Banque de Commerce de Lodz (priv.) . .	250	30	25	25	25
Banque d'Escompte de Varsovie . . .	250	26 1/4	27 1/2	27 1/2	27 1/2

Par contre, les banques suivantes ont abaissé leurs dividendes :

	Valeurs nominales des actions en roubles.	1899.	1900.	1901.	1902.
		(Dividendes en roubles.)			
Banque des Marchands de Moscou	5.000	973	1.221	1.215 1/2	940.40
Banque de Commerce de Moscou	200	20	20	23	20
Banque d'Escompte de Moscou	200	12	14	16	15
Banque d'Escompte d'Odessa.	1.000	100	140	120	100
Banque de Commerce de Tiflis.	200	33 3/4	35	33.7	31.2
Banque de Commerce de Vilna.	250	20	15	14	5

Il n'y a guère que quelques petites banques de province qui n'aient pas donné de bons résultats.

Comme pendant les années précédentes, les établissements de crédit foncier ont obtenu des résultats satisfaisants et continué en 1902 à servir des dividendes réguliers.

	Valeurs nominales des actions en roubles.	1899.	1900.	1901.	1902.
		(Dividendes en roubles.)			
Banque foncière de Moscou	250	45	45	32 3/4	43
Banque foncière de Nijni-Novgorod . .	250	40	41	41 1/2	42
Ranque foncière de Kieff	250	43	43	40	40
Banque foncière de Vilna	250	40	40	38	38
Banque foncière de Bessarabie	»	»	»	»	»
Banque foncière de Tauride	250	42	44	40	37 1/2
Banque foncière de Poltava	200	36	36	36	36
Banque foncière de Iaroslav	»	»	»	»	»
Banque foncière de Kostroma	250	32	35	35	35
Banque foncière du Don	250	42 1/2	40	20	30
Banque foncière de Saint-Pétersbourg	»	»	»	»	»
Banque foncière de Toula	200	24	24	22	23.2
Banque foncière de Kharkoff.	200	29	28	»	10

L'année 1902 a vu se développer considérablement en Russie l'institution des Caisses d'épargne. On en comptait alors 6,167 contre 5,629 en 1901 et 5,415 en 1900. Le nombre des livrets est monté de 3,551,389 en 1900 à 3,935,773 en 1901 et à 4,228,457 en 1902, représentant un total de dépôts de 752,200,000 roubles contre 722,982,000 roubles à la fin de l'année précédente et 661,937,000 en 1900. De plus, les Caisses d'épargne avaient en dépôt pour 129,700,000 roubles de titres (contre 108,756,000 et 98,011,000 pendant les deux années antérieures). Les valeurs placées dans les Caisses d'épargne de Russie représentaient donc un total de 882 millions de roubles.

La Compagnie d'assurances sur la vie fondée en 1835 a donné le même dividende que pendant les deux années précédentes (12 r. 50 par action de 100 roubles). De même la Compagnie russe d'assurances et de transport (7 roubles par action de 100 roubles). Quant aux Compagnies d'assurances contre l'incendie, pour lesquelles l'année 1901 avait été désastreuse, elles ont pu, grâce aux relèvements des primes, obtenir en 1902, de très bons résultats dont font foi les chiffres suivants :

Noms des Compagnies d'assurances contre l'incendie.	Valeurs nominales des actions en roubles.	1899.	1900.	1901.	1902.
		(Dividendes en roubles.)			
Première compagnie (1827)	400	70	50	16	90
Seconde compagnie (1835)	150	»	5	»	10 1/2
Compagnie de Moscou	200	40	30	12	40
— Rossia. .	250	20	17 1/2	10	25
— La Salamandre.	250	»	15	»	45
Compagnie du Nord.	100	16	13	6	18
— Russe. .	100	8	8	7	15
— de Varsovie.	250	12 1/2	10	18	18 3/4
Compagnie Jakor . .	200	»	0	0	8

De même, la Société russe de réassurances et la Compagnie d'assurances contre les accidents « Pomostch » qui n'avaient donné aucun dividende en 1900 et en 1901, ont distribué, en 1902, la première, 17 r. 50 par action de 250 roubles, la seconde, 15 roubles par action de même valeur nominale.

Les compagnies de navigation fluviale et de transports maritimes ont donné les résultats suivants :

	Valeurs nominales des actions en roubles.	1899.	1900.	1901.	1902.
		Dividendes en roubles.			
Arkhangelsk-Mourman.	800	48	48	48	48
Lloyd russe.	500	82 1/2	82 1/2	82 1/2	82 1/2
Caucase et Mercure.	250	10	0	18	20
Compagnie russe de la mer Noire. . .	500	37	39	32	30
Compagnie russe de l'Asie orientale. .	250	»	22 1/2	22 1/2	10
1re Compagnie à vapeur du Dniepr. .	100	8	0	5	8
2e Compagnie à vapeur du Dniepr. .	100	7	0	5	8
Compagnie de navigation du Nord. .	200	10	15	12	»
Compagnie du Volga	250	»	0	0	0
Compagnie du Don.	125	»	6 1/2	0	0
— Samolet.	250	»	22	25	»

Enfin, les compagnies privées de chemins de fer ont distribué les dividendes ci-dessous :

	Valeurs nominales des actions	1899.	1900.	1901.	1902.
	—	—	—	—	—
		Dividendes en roubles.			
Moscou-Kazan (roubles).	100	26	29 1/2	23	17.20
Moscou - Kieff - Voronège (liv. st.).. .	20	8	6 1/2	11	»
Varsovie-Vienne(roubles).	60	15 3/4	9	6.05	7.40
Moscou - Windau - Rybinsk (roubles). .	100	5	9	3 1/2	0
Rostoff-Vladikavkase (roubles)	500	39.74	61.76	52.43	50.48

Les lignes des chemins de fer privés avaient, au 31 décembre 1902, une longueur de 16,002 verstes (1) (contre 15,990 verstes en 1901). Les lignes de l'État atteignaient, à la même époque, 28,853 verstes en Europe (contre 27,980 verstes en 1901), et 7,485 verstes (contre 7,484 verstes) en Asie. Avec les 2,723 verstes (contre 2,633 verstes) situées en Finlande et les 1,782 verstes (contre 1,604 verstes) de chemins de fer d'intérêt local, le réseau total des voies ferrées de l'Empire russe atteint donc 56,845 verstes (contre 55,691 verstes) dont 9,502 verstes de lignes à double voie.

D'après le rapport du ministre des finances, les recettes de l'Empire se sont élevées, pendant l'année 1902, à 2,104,730,000 roubles (dont 1,905,870,000 roubles de recettes ordinaires) et les dépenses à 1,946,571,976 roubles (dont 1,775,913,481 roubles de dépenses ordinaires).

Les recettes ordinaires se sont décomposées comme suit pendant les trois dernières années :

	1900.	1901.	1902.
	—	—	—
	(En millions de roubles.)		
Impôts directs.	131.91	130.63	132.82
Contributions indirectes . .	658.13	686.98	428.87
Taxes.	88.28	94.36	101.62
Monopoles	176.81	223.60	545.80
Domaines.	473.54	493.03	524.05
Divers	185.46	170.05	172.70

Parmi les impôts directs, l'impôt foncier accuse une forte progression (49,60 millions contre 44,70), grâce à la bonne récolte de 1902. Par contre, l'impôt sur le commerce et les établissements industriels est de nouveau en diminution (65,88

(1) Une verste = 1 kilomètre 067 mètres.

millions en 1902, contre 68,81 en 1901 et 69,84 millions en 1900). L'impôt sur le revenu des valeurs mobilières s'est élevé à 17,34 millions (contre 16,92 et 16.09).

La moins-value dans le produit des contributions indirectes incombe uniquement à l'impôt sur les spiritueux (39,11 millions contre 312,99 et 316,81) comme conséquence de l'introduction générale du monopole de l'alcool. Par contre, l'impôt sur le sucre a donné 81,37 millions (contre 71,56) ; l'impôt sur les huiles minérales, 29,65 millions (contre 28,68) ; l'impôt sur les allumettes, 8,16 millions (contre 7,93). Seul, l'impôt sur le tabac accuse un léger recul (45,37 millions contre 45,70). En revanche, les recettes douanières se sont élevées, en 1902, à 225,30 millions (contre 219,92 en 1901 et 202,96 en 1900).

Dans le groupe des taxes, les droits du timbre et les taxes judiciaires sont de nouveau en augmentation (45 millions contre 42,17 et 37,92 pendant les deux exercices précédents). Les droits de mutation sont à peu près stationnaires (23,76 millions contre 23,35 et 23,47); les droits de transports des voyageurs et marchandises en grande vitesse ont monté à 15,60 millions (contre 14,79 et 13,72). Les diverses autres taxes sont aussi en progrès.

Le chapitre des monopoles a été grossi surtout par celui du débit des boissons, qui a été appliqué à toute la Russie depuis le mois de juillet 1901 et qui a produit, en 1902, pour 484,53 millions de recettes (contre 163,60 et 117,92 pendant les deux années antérieures). Le monopole des mines a rendu 2,71 millions (contre 4,41); celui des monnaies, 3,65 millions (contre 3,23). Quant aux postes et télégraphes, qui figurent également sous ce titre, leurs recettes ont été de 54,89 millions (contre 52,48 et 50,61 millions).

Parmi les recettes dites des domaines, on relève tout d'abord celles des chemins de fer de l'Etat, qui accusent tous les ans une progression considérable (407,91 millions en 1902 contre 378,06 en 1901 et 361,66 en 1900). Viennent ensuite les forêts de l'État (58,51 millions contre 57,19 et 55,74) ; les fermages et concessions de droits d'exploitation (24,83 millions contre 25,32 et 20,77) ; les usines, établissements industriels et magasins de l'État (13,62 millions contre 16,11 et 16,03) qui se ressentent également de la situation industrielle ; le produit des valeurs mobilières appartenant à l'État et les bénéfices sur opérations de banque (17,73 millions contre 12,81 et 16,03) ; enfin, la part de l'État dans le produit de diverses lignes concédées (1,45 million contre 3,51 et 3,31).

Les recettes diverses se décomposent comme suit : annuité de rachat des terres de paysans (89,77 millions contre 89,97 et 96,23) ; mouvement de prêts et autres débours (31.09 millions contre 38,96 et 38,30) ; fonds de concours au Trésor (19,95 millions contre 17,26 et 18,81) ; indemnités dues par les compagnies de chemins de fer (7,62 millions contre 10,97 et 8,98) ;

rentrées accidentelles et menues recettes (7,24 millions contre 7,57 et 7,53) ; indemnité de guerre (16,14 millions contre 4,64 et 9,00).

Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que les recettes ordinaires de l'État russe ont augmenté, en 1902, de 106 millions de roubles sur celles de 1901 et de 200 millions sur celles de 1900.

COMMERCE EXTÉRIEUR.

Le commerce de la Russie avec les pays étrangers a donné, pendant les quatre dernières années, les résultats suivants (en millions de roubles) (1) :

	1899.	1900.	1901.	1902.
Importations	594.4	572.1	532.3	527.1
Exportations	601.6	688.4	729.6	825.3
Totaux	1.196 0	1.260.5	1.261.9	1.352.4

L'ensemble des échanges est en progression, mais c'est exclusivement au profit des exportations, car, en 1902 comme pendant les années antérieures, les importations sont en baisse constante. La balance du commerce extérieur accuse donc un excédent d'exportation de 298,2 millions de roubles, contre 197,3 millions en 1901, 116,3 millions en 1900 et seulement 7,2 millions en 1899.

C'est principalement aux produits alimentaires que revient l'augmentation du chiffre des exportations russes : les données ci-dessous en font foi :

Groupes d'exportation.	1899.	1900.	1901.	1902.
	(En millions de roubles.)			
Produits alimentaires	317.2	381.2	430.9	526.2
Matières brutes ou demi-ouvrées	249.8	269.8	256.7	258.3
Animaux	17.3	17.9	20.2	21.6
Objets fabriqués	17.3	19.5	21.9	19.3

Parmi les produits alimentaires, figurent tout d'abord les céréales : le froment (162,2 millions de roubles en 1902 contre 122,7 millions en 1901, et 104 millions en 1900) ; le seigle (69,9 millions contre 56,1 et 65,0) ; l'orge (64,1 millions contre 47,8 et 33,6) ; l'avoine qui a un peu diminué (49,8 millions contre 58,5 et 49,7) ; le maïs qui a, au contraire, augmenté considérablement (41,9 millions contre 17,2 et 10,6) ; etc. Puis les farines (15,0 millions contre 14,3 et 15,5) ; le son et autres dérivés de minoterie (14,9 millions contre 16,4 et 14,9). A relever encore l'exportation des œufs qui accuse un nouvel accroissement

(1) Un rouble = 2 fr. 666.

(38,6 millions contre 35,4 et 31,3) ; celle du beurre frais (28,4 millions contre 26,4 et 13,5) ; celle du sucre (17,3 millions contre 17,6 et 26,6) dont la plus grande partie sort par la frontière d'Asie ; celle de la viande fraîche ou salée (3,5 millions contre 2,4 et 1,3) ; celle du caviar frais (2,4 millions contre 1,8 et 2,5) ; celle des poissons salés (1,9 million contre 1,3 et 1,2) ; etc.

Au nombre des matières brutes ou demi-ouvrées, on relève surtout les produits forestiers, bois, planches, poutres, etc. (55,1 millions contre 57,1 et 58,3) ; les huiles minérales et les dérivés de naphte, qui sont en diminution à cause de la baisse des prix (42,1 millions contre 52,3 et 45,9) ; le lin, qui accuse au contraire une sensible augmentation (51,9 millions contre 44,4 et 42,8) ; les graines de lin et autres (18,9 millions contre 16,6 et 37,9) ; les pressurés de lin (6,4 millions contre 6,8 et 6,4); ceux de tournesol (5,7 millions contre 5,9 et 5,8); le chanvre (7,7 millions contre 9,8 et 8,1); l'étoupe de lin (5,2 millions contre 5,6 et 5,3) ; la laine brute (5,1 millions contre 5,6 et 5,9) ; les peaux de moutons et de chèvres (4,7 millions contre 4,2 et 3,7) ; les peaux de bœufs, brutes (7,4 millions contre 6,4 et 6,9); les soies de porc (5,9 millions contre 5,4 et 5,5) ; le crin de cheval (3,2 millions contre 2,4 et 2,3) ; les plumes (1,3 million contre 1,4 et 1,3); les cocons de vers à soie (1,9 million contre 0.9 et 0,9); le minerai de manganèse (6,0 millions contre 4,7 et 6,3) ; le platine (1,0 million contre 1,7 et 1,2) ; etc.

L'exportation des animaux comprend principalement : les chevaux (8,8 millions contre 6,6 et 5,1) ; les porcs (3,0 millions contre 3,0 et 2,9) ; les oies vivantes (9,1 millions contre 9,6 et 9,2) ; la volaille et le gibier abattus (2,4 millions contre 2,8 et 2,1) ; les oiseaux de basse-cour vivants (1,5 million contre 1,1 et 1,2), etc.

A citer comme objets fabriqués envoyés par la Russie à l'étranger : les articles en caoutchouc (2,9 millions contre 2,9 et 3,5) ; les tissus de coton (1,9 million contre 2,8 et 2,1) ; les tapis de laine (1,5 million contre 1,2 et 1,1) ; les objets en bois (1,2 million contre 1,1 et 1,2), etc.

Les importations étrangères en Russie accusent une nouvelle diminution, surtout en ce qui concerne les objets manufacturés. Par contre, les matières premières et objets demi-ouvrés sont en augmentation. Les chiffres suivants indiquent leur mouvement pendant les quatre dernières années :

Groupes d'importation.	1899.	1900.	1901.	1902.
	(En millions de roubles.)			
Produits alimentaires	73.4	79.8	84.3	81.4
Matières brutes ou demi-ouvrées .	301.3	307.4	288.1	295.5
Animaux	1.8	1.1	1.5	1.4
Objets fabriqués.	217.9	183.7	158.9	148.8

Les principaux produits alimentaires importés en Russie sont : le thé (34,7 millions de roubles en 1902 contre 38,5 et 40,3 millions pendant les deux années antérieures) ; les harengs fumés et salés (9,8 millions contre 9,9 et 10,6) ; les vins en fûts (5,8 millions contre 5,6 et 6,3) ; les vins en bouteilles (3,8 millions contre 3,9 et 3,8) ; les cognacs (1,4 million contre 1,2 et 0,9) ; les liqueurs en bouteilles (1,5 million contre 1,2 et 1,1) ; les eaux minérales (1,0 million contre 0,9 et 1,0) ; les oranges et citrons (3,6 millions contre 5,8 et 4,5) ; le riz (4,3 millions contre 5,1 et 3,7) ; le café en grains (4,8 millions contre 3,7 et 5,4) ; les épices (3,2 millions contre 2,7 et 2,5) ; le tabac en feuilles et les cigares (2,5 millions contre 2,2 et 2,1) ; le lard (1,9 million contre 4,9 et 6,2) ; les poissons marinés (1,8 million contre 1,8 et 1,6) ; les poissons frais (1,1 million contre 1,05 et 1,06) ; les noix (1,2 million contre 1,1 et 1,4), etc.

Après avoir fléchi sensiblement en 1901, le chiffre des importations de matières brutes ou demi-ouvrées est remonté en 1902. A citer, notamment : le coton brut (68,1 millions contre 67,7 et 67,8) ; les fils de coton (4,7 millions contre 4,7 et 4,4) : la laine peignée, filée et tordue (19,1 millions contre 16,0 et 10,9) ; les laines lavées (15,8 millions contre 17,7 et 10,7) ; la soie brute (15,4 millions contre 10,9 et 13,0) ; le jute brut (3,6 millions contre 3,4 et 3,5) ; la houille (18,6 millions contre 17,6 et 33,9) ; le coke (3,3 millions contre 3,6 et 8,2) ; le caoutchouc brut (18,3 millions contre 18,9 et 21,2) ; le cuivre brut (9,1 millions contre 7,3 et 8,3) ; le fer brut (4,7 millions contre 6,3 et 9,1) ; l'étain (5,1 millions contre 5,4 et 5,8) ; le plomb (4,2 millions contre 4,3 et 4,2) ; le zinc (1,8 millions contre 2,4 et 1,9) ; les plantes et graines (13,1 millions contre 11,8 et 9,6) ; les bois à ouvrer (10,2 millions contre 10.5 et 8,7) ; les cuirs bruts (7,6 millions contre 6,7 et 6,0) ; les cuirs préparés (6,0 millions contre 5,8 et 5,1) ; les pelleteries (5,7 millions contre 4,9 et 4,2) ; la cire d'abeilles (4,0 millions contre 3,05 et 2,9) ; la parafine (1,5 million contre 1,5 et 1,3) ; les huiles grasses, glycérine (5,8 millions contre 5,6 et 5,8) ; l'indigo (2,9 millions contre 2,8 et 2,7) ; les matières à tanner (3,1 millions contre 2,9 et 2,5) ; la pâte de papier et cellulose (2,4 millions contre 2,9 et 3,0) ; etc.

L'importation des animaux consiste en un nombre restreint de bêtes à cornes importées en vue de croisements avec les races indigènes et de quelques centaines de chevaux.

Dans le groupe des objets fabriqués, on relève surtout les machines et appareils, dont la baisse s'accentue d'année en année (51,4 millions en 1902 contre 56,7,76.7 et 99,4 millions pendant les années précédentes).

On peut citer encore les produits chimiques (13,5 millions contre 13,1 et 12,6) ; les couleurs (11,3 millioas contre 11,3 et 11,0) ; les articles de papeterie (11,8 millions contre 10,5 et 9,8) ; les articles en laine (6,6 millions contre 6,2 et 5,6) ; les articles en coton (3,9 millions contre 3,6 et 3,2) ; les soieries (3,3 mil-

lions contre 2,9 et 2,7) ; la bonneterie et la passementerie (1,5 million contre 1,6 et 1,7) ; les articles en lin et en chanvre (2,1 millions contre 2,2 et 1,9) ; les confections (1,4 millions contre 1,4 et 1,2) ; les objets en fer et en acier (6,6 million contre 6,2 et 8,2) ; les fils de fer (3,4 millions contre 4,0 et 4,9) ; les outils (3,4 millions contre 3,9 et 4,1) ; les objets en cuivre ou alliages de cuivre (3,9 millions contre 3,4 et 3,7) ; les objets en fonte (1,6 million contre 2,1 et 2,4) ; les faux, serpes, etc. (1,6 million contre 2,2 et 1,9) ; les armes (1,2 million contre 1,2 et 1,3) ; les appareils scientifiques (3,4 millions contre 3,5 et 4,9) ; les instruments de musique (3,6 millions contre 3,5 et 3,1) ; l'horlogerie (2,8 millions contre 3,1 et 3,2) ; la bimbeloterie (3,1 millions contre 2,7 et 2,6) ; les livres et tableaux (1,8 million contre 1,8 et 2,3) ; l'ébénisterie (2,5 millions contre 2,7 et 2,9) ; la verrerie (1,8 million contre 1,8 et 2,2) ; les faïences et porcelaines (1,2 million contre 1,3 et 1,6) ; l'argenterie (1,1 million contre 1,1 et 0,8) ; l'orfèvrerie (1,3 million contre 1,8 et 0,0) ; etc., etc.

Le commerce extérieur de la Russie se répartit de la façon suivante entre les différents pays :

A) EXPORTATION.

	1899.	1900.	1901.	1902.
	(En milliers de roubles.)			
Allemagne	163.564	187.635	179.413	203.596
Grande-Bretagne	129.162	145.576	156.316	188.775
Hollande	48.821	69.304	84.621	103.013
France	59.869	57.450	61.203	55.158
Autriche-Hongrie	26.637	26.260	30.275	39.701
Italie	27.755	36.790	37.916	48.885
Belgique	23.532	23.353	20.961	28.434
Turquie	12.359	18.261	20.940	15.338
Danemark	12.341	18.278	24.918	27.136
Roumanie	6.588	5.277	10.126	14.782
Egypte	5.588	9.195	9.814	6.792
Suède	9.295	12.742	8.805	10.731
Norvège	4.948	6.419	4.924	6.250
Indes-Orientales	3.235	3.777	9.090	5.618
Etats-Unis	4.388	3.419	3.980	4.413
Chine	1.355	1.145	3.635	944
Autres pays étrangers	27.096	22.520	23.529	30.981

Sauf pour la France, la Turquie, l'Égypte, les Indes et la Chine, les exportations russes sont en augmentation. Les Etats de l'ouest de l'Europe reçoivent de Russie principalement des produits du sol, des produits alimentaires et des matières premières ; les articles industriels et les objets demi-ouvrés se dirigent plutôt vers le midi de l'Europe et l'Orient.

B). IMPORTATION.

	1899.	1900.	1901.	1902.
	—	—	—	—
	(En milliers de roubles.)			
Allemagne	230.806	216.727	205.218	202.886
Grande-Bretagne	129.403	127.088	103.219	99.307
France	28.290	31.273	26.852	26.384
Autriche-Hongrie	30.703	26.964	23.685	23.506
Belgique	17.976	9.086	8.412	6.963
Italie	9.259	8.928	10.424	9.213
Suisse	7.011	6.175	5.767	6.688
Turquie	6.590	7.234	7.309	6.510
Hollande	11.414	8.822	8.751	11.337
Suède	6.029	5.848	3.564	3.476
Norvège	5.620	5.171	6.135	5.112
Danemark	3.061	5.900	4.738	4.268
Roumanie	2.061	1.590	2.102	1.541
États-Unis	43.757	44.154	34.688	39.150
Égypte	12.998	11.963	18.292	15.082
Chine	13.515	16.193	21.400	19.446
Indes-Orientales	5.270	4.774	6.431	10.190
Autres pays étrangers	12.226	14.158	9.254	13.455

Les seules importations en progrès sont celles de la Suisse, de la Hollande, des États-Unis et des Indes; toutes les autres accusent une diminution.

L'Allemagne, qui figure encore pour les deux cinquièmes dans les importations totales de la Russie, a vu ses envois baisser depuis 1899 de près de 30 millions de roubles. Les principaux articles expédiés par elle en Russie sont : les machines et appareils (23 1/2 millions en 1902 contre 27,8 et 34,6 millions pendant les deux années précédentes) ; les laines brutes (16,5 millions contre 14,0 et 6,7) ; les laines peignées, filées et tordues (10,5 millions contre 11,7 et 13,5) ; le coton brut (5,2 millions contre 4,5 et 5,3) ; les cotons filés (2,3 millions contre 1,6 et 1,6) ; les produits chimiques (8,2 millions contre 7,7 et 7,9) ; les couleurs et matières colorantes (6,6 millions contre 6,0 et 5,7) ; la houille (4,0 millions contre 4,9 et 7,5) ; les pelleteries (5,1 millions contre 4,3 et 3,7) ; les cuirs préparés (3,6 millions contre 3,3 et 2,7) ; les cuirs bruts (3,5 millions contre 3,6 et 3;3) ; les plantes et graines (5,1 millions contre 3,6 millions et 3,0) ; les gommes et résines (3,2 millions contre 3,9 millions et 4,4 millions); les cires, parafine, etc. (3,5 millions contre 3,6 et 2,8) ; les huiles grasses, glycérine (0,9 million contre 1,0 et 1,0) ; les poissons (3,3 millions contre 3,7 et 3,4) ; les vins et spiritueux (3,2 millions contre 2,8 et 2,9) ; le café (2,6 millions contre 2,5 et 2,9) ; les épices (1,1 million contre 0,9 et 1,1) ; le tabac (1,0 million contre 0,9 et 0,8) ; le fer brut

(1.7 million contre 2,7 et 4,5) ; le cuivre, aluminium et nickel (4,6 millions contre 4,1 et 3,9) ; le plomb (1,6 million contre 1,6 et 1,8) ; le zinc (1,6 million contre 2,4 et 1,7) ; les objets en fer et en acier (3,1 millions contre 3,7 et 5,0) ; les objets en fonte (1,0 million contre 1,4 et 1,7) ; les objets en cuivre et alliages de cuivre (3,3 millions contre 2.9 et 2,7) ; les objets en fer-blanc (1,8 million contre 1,9 et 1,7) ; les fils de fer (2,3 millions contre 2,8 et 3,4) ; les objets en autres métaux (4,0 millions contre 4,5 et 4,2) ; les appareils de précision (2,6 millions contre 3,0 et 2,8) ; l'horlogerie (1.3 million contre 1,1 et 0,9) ; l'orfèvrerie (1,9 million contre 1,7 et 1,8) ; les instruments de musique (3,1 millions contre 3,0 et 2,6) ; l'ébénisterie (1,3 million contre 1,2 et 1,3) ; la papeterie (3,0 millions contre 2,7 et 2,9) ; les articles en laine (4,3 millions contre 4,3 et 4,5) ; les articles en coton (2,4 millions contre 2,1 et 1,4) ; les articles en soie (2,1 millions contre 2,0 et 1,8) ; les articles en lin et chanvre (0,1 million contre 2,0 et 0,1) ; la bonneterie (1,3 million contre 1,4 et 1,2) ; les dentelles et passementeries (1,3 million contre 1,2 et 1,3) ; les boutons (0,7 million contre 0,7 et 0,5) ; la bimbeloterie (1,6 million contre 1,7 et 1,5) ; la carrosserie (0,9 million contre 1,0 et 1,2) ; etc.

Les importations d'Angleterre ont diminué pendant les trois dernières années de plus de 30 0/0. Les principaux articles qui en font l'objet sont : les machines et appareils (8,5 millions contre 10,4 et 21,0) ; le coton brut (12,7 millions contre 7,7 et 11,7) ; les laines préparées, filées et tordues (3,5 millions contre 3,9 et 4,5) ; les laines brutes (2,4 millions contre 1,7 et 3,2) ; les cotons filés (1,6 million contre 2,4 et 2,2) ; le jute brut (1,1 million contre 1,1 et 1,2) ; la houille (13,9 millions contre 12,3 et 23,9) ; les gommes et résines (7,1 millions contre 9,9 et 9,3) ; les produits chimiques (2,2 millions contre 2,1 et 2,1) ; le thé (5,2 millions contre 7,3 et 6,4) ; les plantes et graines (3,3 millions contre 2,7 et 1,7) ; le fer brut (2,2 millions contre 2,5 et 2,9) ; le cuivre, nickel, aluminium (2,1 millions contre 2,5 et 2,8) ; l'étain (2,1 millions contre 2,5 et 2,6) ; le plomb (1,2 millions contre 1,6 et 1,7) ; les objets en fer et en acier (4,4 million contre 1,9 et 1,7) ; les poissons (2,8 millions contre 2,9 et 3,2) ; les engrais artificiels (1,2 million contre 1,0 et 0,9) ; les graisses et le lard (1,3 million contre 3,7 et 2,8) ; les articles en laine (1,5 million contre 1,2 et 1,8) ; etc.

L'Autriche-Hongrie importe principalement en Russie des produits forestiers (3,4 millions contre 3,1 et 2,5) ; du coke (1,4 million contre 1,9 et 3,2) ; des machines et appareils (1,3 million contre 1,6 et 3,0) ; des faux, serpes et outils (1,1 million contre 1,4 et 0,9) ; des laines brutes (1,5 millions contre 1,2 et 1,4) ; des laines préparées, filées et tordues (0,6 million contre 0,8 et 0,7), etc.

Des Etats-Unis, la Russie reçoit surtout du coton brut (26,4 millions contre 24,2 et 35,8) ; le même article constitue presque exclusivement l'importation de l'Egypte (14,9 millions

contre 18,1 et 11,9) ; la Chine lui expédie surtout du thé ; les importations des autres pays se répartissent sur une multitude d'articles dont très peu atteignent le chiffre d'un million de roubles.

COMMERCE DE LA RUSSIE AVEC LA FRANCE.

Le tableau suivant indique l'importation des échanges commerciaux entre la France et la Russie pendant les quatre dernières années :

	1899.	1900.	1901.	1902.
	(En milliers de roubles.)			
Trafic général	88.159	88.723	88.055	81.442
Exportations russes en France	59.869	57.450	61.203	55.158
Importations françaises en Russie	28.290	31.273	26.852	26.284
Excédents des exportations russes	31 579	26.117	34.351	28.874

Les importations françaises en Russie sont à peu près égales en 1902 à celles de l'année précédente ; par contre, les exportations russes à destination de la France ayant baissé d'environ 6 millions de roubles, la balance en faveur de la Russie a diminué d'autant. Il est à remarquer que la balance du commerce russo-allemand, qui accusait un excédent d'importation en faveur de l'Allemagne de 67 millions en 1899, de 29 millions en 1900 et de 21 millions en 1901, est devenue passive, en 1902, au profit de la Russie. Quant à l'Angleterre, elle expédiait à la Russie, en 1899, à peu près autant de marchandises qu'elle en recevait ; depuis, sa balance est devenue passive de 18 millions en 1900, de 53 millions en 1901 et de 89 millions en 1902. Il en est, d'ailleurs, de même de tous les autres pays d'Europe qui reçoivent maintenant tous sans exception plus de marchandises de Russie qu'ils n'en importent dans ce pays.

Les exportations de la Russie à destination de la France se répartissent comme suit ponr les quatre dernières années :

	1899.	1900.	1901.	1902.
	(En milliers de roubles.)			
Denrées alimentaires	39.682	28.657	39.330	28.849
Matières premières et demi-ouvrées	27.812	27.157	20.284	24.549
Animaux	459	271	386	557
Objets fabriqués	916	1.359	1.200	1.206

Le groupe des denrées alimentaires consiste presque uniquement en céréales qui vont en forte diminution : froment (24,2 millions contre 28,9 et 21,5) ; avoine (1,7 million contre 7,2 et 3,9) ; maïs (1,2 million contre 1,5 et 1,4) ; orge (0,44 million contre 0,54 et 0,66) ; autres céréales (0,81 million contre 0,43 et 0,5).

Au groupe des matières premières, le lin accuse une sensible augmentation (12,2 millions contre 8,3 et 10,2) ; par contre, il y a diminution sur tous les autres produits russes : planches, lattes et pieux (2,1 millions contre 2,6 et 3,0) ; pétrole (1,04 million contre 1,1 et 1,5) ; huiles de graissage (0,89 million contre 0,8 et 1,2) ; résidus de naphte (0,19 million contre 0,20 et 0,23) ; graines de lin (0,55 million contre 0,3 et 2,9) ; etc.

En ce qui concerne les importations françaises en Russie, voici, pour les quatre dernières années, les chiffres atteints par les principaux articles qui en font l'objet :

	1899.	1900.	1901.	1902.
	(En milliers de roubles.)			
Vins en bouteilles	2.722	2.765	2.966	2.888
Vins en fûts	2.366	2.556	2.060	1.786
Eaux-de-vie en bouteilles	925	1.019	1.033	1.112
Eaux-de-vie en fûts	793	844	883	1.043
Laine lavée non peignée	2.126	841	1.745	1.693
Laine peignée, filée et tordue	677	692	1.058	963
Soie grège	2.012	2.256	1.589	1.851
Soieries et demi-soieries	862	762	862	830
Articles en laine et demi-laine	433	372	322	419
Dentelles et broderie	220	191	195	245
Mercerie, passementerie	370	365	314	263
Ouvrages en soie mélangée, non teinte	33	10	50	155
Machines, appareils (et parties de)	1.317	793	714	661
Outils	179	192	192	208
Objets en fer et en acier	321	296	193	167
Objets en cuivre et alliages de cuivre	199	136	178	108
Plomb en saumon	266	641	303	349
Cuivre, aluminium, nickel en saumon	297	667	243	562
Poisson mariné	1.014	902	1.141	962
Huiles végétales	700	895	740	555
Caoutchouc, gommes et résines	1.131	4.598	653	634
Couleurs et matières colorantes	719	764	655	789
Cosmétiques, pommades	483	469	554	544
Peaux brutes	309	239	405	106
Articles en cuir	166	215	194	224
Briques réfractaires	462	302	371	570
Papeterie	363	330	362	243
Fruits et baies	142	196	208	191
Épices	212	136	129	158
Plantes et graines	214	283	67	112
Tableaux, livres	157	136	81	156
Articles de Paris	»	»	394	329
Articles divers	6.092	6.365	6.502	5.674

Les vins, surtout les vins en fûts, accusent une sensible diminution ; il en est de même pour les laines, les machines, les objets en fer, en acier et en cuivre, les poissons marinés, les

huiles végétales, les peaux brutes, la papeterie et les articles divers qui comprennent les conserves, la parfumerie, la quincaillerie, confections, etc. On constate quelques progrès sur les eaux-de-vie, la soie grège, les soieries, les articles en laine, les dentelles, les matières colorantes et les articles en cuir. Les autres articles ont peu varié.

En dépit de la concurrence, les importations françaises en Russie pourraient certainement être plus considérables. Il est fort à souhaiter que la législation douanière en préparation ne crée pas à notre commerce de nouvelles difficultés. Quant aux moyens propres à développer nos importations, on a tant de fois indiqué la nécessité d'étudier les conditions spéciales du marché russe, d'entretenir des représentants chargés de visiter la clientèle et d'accorder des facilités de paiement, qu'il semble suffisant de renvoyer pour cette question aux rapports antérieurs, notamment à ceux publiés sur la Russie par le *Moniteur officiel du Commerce* en annexes à ses numéros des 11 décembre 1902 et 9 avril 1903.

VAUTIER,
Gérant du Consulat général de France.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 22 OCTOBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 267

CHINE

Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
249.	—	**Chine** : Mouvement commercial de Shanghaï pendant l'année 1901. — Commerce spécial de la France	» 30
250.	—	**Grèce** : Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902	» 10
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. - IV. Maisons de commerce européennes en Perse. - V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse ; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation	» 20
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901	» 30
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'État de Washington	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg	» 20
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902	» 20

CHINE

Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902.

Pékin... Le Service impérial des douanes chinoises vient de faire paraître les statistiques se rapportant au commerce extérieur de la Chine pendant l'année 1902.

Sans vouloir entreprendre à ce sujet une étude approfondie qui sera faite par nos divers consuls pour chacun des ports ouverts, je ne crois pas sans intérêt de noter dans leur ensemble les progrès survenus l'an passé dans les relations commerciales de la Chine avec les pays étrangers.

Après l'arrêt subi durant les troubles de 1900 par le commerce de toute une région de l'Empire, après la reprise précipitée d'un commerce en partie spécial et temporaire pendant la durée des opérations militaires, on peut, au cours de l'année 1902, se rendre compte de l'effet produit par le rétablissement de la paix.

Une forte épidémie de choléra dans tout l'Empire, des sécheresses suivies d'inondations dans le Sud, avec une rébellion non encore réprimée dans le Kouang-Si et une inquiétude persistante au sujet de la tranquillité du Nord, ce ne sont pas là certes des conditions très favorables à la reprise des affaires, mais ce ne sont que des événements accidentels ou passagers. Tout autres sont les inconvénients qu'entraînent, au point de vue où nous nous plaçons actuellement, les conditions dans lesquelles l'ordre a pu être rétabli dans l'Empire. Par le fait de l'indemnité de guerre qu'il doit payer, le gouvernement chinois se trouve obligé de recourir à une augmentation des taxes et les puissances ont dû consentir au relèvement des droits de douane afin d'avoir une garantie proportionnée à la nouvelle dette contractée par la Chine. La capacité d'achat de la population surchargée d'impôts se trouve ainsi diminuée en même temps qu'augmente le prix de revient des objets destinés à l'exportation.

On peut ajouter que la baisse de l'argent a rendu l'achat des marchandises étrangères plus onéreux pour le consommateur contraint de les payer avec un métal déprécié, mais le commerçant n'a pas hésité à précipiter ses achats en présence de la continuité de la baisse et celle-ci, d'autre part, a servi de prime à l'exportation. Il ne faut donc pas s'exagérer les inconvénients commerciaux de la dépréciation persistante de l'argent au cours de l'année 1902.

Enfin, grâce au rush, peut-être parfois peu sincère, qui s'est produit vers un pays que les puissances manifestaient la volonté d'ouvrir aux entreprises de leurs nationaux, grâce aux dépenses engagées en Chine pour les constructions des chemins de fer, le montant des échanges avec l'étranger s'est trouvé au cours de l'an dernier plus élevé qu'il ne l'avait jamais été jusqu'ici.

Le commerce extérieur de la Chine en 1902 est évalué par l'administration des douanes maritimes à 529,545,489 taëls soit en comptant le taël au taux de 3 fr. 20, 169,454, 564 fr. tandis qu'il n'atteignait en 1899, que la somme de 460,533,288 taëls (1,473,706,521 fr.)

En négligeant les années anormales de 1900 et 1901 c'est donc un progrès de près de 70 millions de taëls (220,839,043 fr.) que nous avons à constater.

Tableau du commerce extérieur.

	Importations.		Exportations.		Total.	
	Taëls.	Francs.	Taëls.	Francs.	Taëls.	Francs.
1899	264.748.456	847.195.059	195.784.832	626.511.462	460.533.228	1.473.706.521
1900	211.070.422	675.425.350	158.996.752	508.789.606	370.067.174	1.184.214.956
1901	268.302.918	858.569.337	169.656.757	542.901.622	437.959.675	1.401.470.960
1902	315.363.905	1.009.164.496	214.181.584	685.381.068	529.545.489	1.694.545.564

Cette somme totale de 529,545,489 taëls (1,694,545,564 fr.), on peut en juger par le tableau ci-dessus, se répartit fort inégalement entre les exportations et les importations.

IMPORTATIONS.

Malgré le changement de régime adopté pour le paiement des droits de douane pendant les deux derniers mois de l'année, la valeur des importations peut être évaluée assez exactement à 315,363,905 taëls (1,009,164,496 fr.).

Cette somme est très supérieure à celle à laquelle on était arrivé en 1901, 268,302,918 taëls (858,569,337 fr.).

Bien qu'une certaine activité suivit dès le rétablissement de l'ordre l'arrêt du commerce constaté en 1900, 211,070,422 taëls (675,425,350 fr.), les importations de 1902 sont très supérieures surtout à celles de 1889, 264,748,456 taëls (847,187,059 fr.), mais sans témoigner pourtant d'un progrès supérieur à celui qu'il avait été possible de constater entre les résultats de l'année 1898, 209,579,334 taëls (670,643,868 fr.) et ceux de l'année 1899, progrès qui s'était traduit par une augmentation de 176,543,191 francs.

Opium. — L'importation de l'opium n'est qu'en très faible avance : la fixation de la valeur de la roupie indienne rend l'achat de cette denrée plus onéreux pour les Chinois et n'étaient les mauvaises conditions dans lesquelles s'est faite la récolte au Pse-tchouen cette avance eût fait place sans doute à un recul.

Importation de l'opium.

	1901.		1902.	
	Quantités en piculs.	Valeur en francs.	Quantités en piculs.	Valeur en francs.
Malva	21.774	47.888.012	17.776	43.454.137
Patna	17.468	35.978.313	20.308	43.419.744
Bénarés.	9.788	20.551.868	10.446	22.871.862
Divers	436	778.857	2.271	3.715.555
Total . . .	49.466	105.397.052	50.801	113.461.301

Cotonnades. — L'importation des cotonnades est montée à 127,545,309 taëls (408,144,988 fr.), tandis qu'elle n'avait été que de 99,651,999 en 1901 (318,886,396 fr.).

Importation des cotonnades.

	1901.		1902.	
	Taëls.	Francs.	Taëls.	Francs.
Shirtings grey . .	10.913.693	34.923.817	15.648.042	50.073.734
— white. .	7.959.851	25.471.523	11.863.240	37.962.368
— couleurs.	1.054.830	3.375.456	1.053.983	3.372.745
Cloths.	2.458.361	7.866.755	3.435.271	10.992.867
Drills.	5.167.170	16.534.944	6.683.275	21.386.480
Jeans.	401.169	1.283.740	1.511.947	4.838.230
Sheetings.	8.735.256	27.952.819	17.611.307	56.365.182
Yarn	48.693.832	155.820.262	54.274.865	173.679.568
Thread.	318.173	1.018.153	518.702	1.659.846
Lastings	7.965.502	25.489.606	7.241.326	23.172.243
Cotton flannel. . .	1.381.485	4.420.752	61.722	197.510
Autres	4.642.062	14.854.598	6.938.629	22.203.612
Total	99.691.384	319.012.428		
	— 39.385	— 126.032		
	de réexportation.			
	99.651.199	318.883.836	127.545.309	408.144.988

Lainages. — Les lainages par contre n'ont pas maintenu leur avance accidentelle de l'année précédente, et les achats vont diminuant constamment. Ils ont montés en 1902 à : 3,921,173 taëls (12,547,753 fr.) au lieu de 4,727,371 taëls (15,127,587 fr.) en 1901.

Importation des lainages.

	1901.		1902.	
	Taëls.	Francs.	Taëls.	Francs.
Camlets.	665.400	2.129.280	540.785	1.730.512
Lastings	196.341	628.291	242.280	775.296
Long ells.	544.236	1.741.555	406.784	1.301.708
Spanish stripes . . .	781.661	2.501.315	470.575	1.505.840
Cloth, broad, medium nabit russian . . .	780.897	2.498.870	843.275	2.858.480
Yarn and cord. . . .	447.420	1.431.744	229.240	733.568
Italian cloth.	713.558	2.283.385	595.507	1,905.622
Autres	597.858	1.913.145	592.727	1.896.726
Total.	4.727.371	15.127.587	3.921.173	12.547.753

Toiles de chanvre fibres. — L'importation en a passé de 704.871 taëls (2,255,587 fr.) en 1901 à 916,857 taëls (2,923,942 francs) en 1902.

Métaux. — Pas de changement à constater en ce qui concerne les métaux, sauf une légère augmentation des importations de cuivre dûe sans doute à la frappe de nouvelles monnaies.

Importation des métaux.

	1901.		1902.	
	Taëls.	Francs.	Taëls.	Francs.
Fer	3.914.333	12.525.865	4.182.499	13.383.996
Étain	3.414.474	10.926.316	2.800.123	8.960.393
Plomb	906.230	2.899.936	771.154	2.467.692
Cuivre	421.300	1.348.160	982.598	3.144.313
Yellow metal	399.225	1.277.520	466.771	1.493.667
Fil de laiton	39.763	127.241	59.723	191.113
Acier	650 649	2.082.076	771.544	2.468.940
Zinc	13.238	43.361	2.937	9.398
Mercure	75.304	240.972	65.309	208.988
Métal blanc	139.691	447.011	126.379	404.412
Nickel	70.792	226.534	116.999	374.396
Divers	383.663	1.227.721	228.892	732.454
Total	10.428.662	33.371.718	10.574.928	33.839.769

Riz. — Les achats de riz, par suite de mauvaises récoltes dans le sud, ont triplé, se montant à 9,730,654 piculs, valant 23,611,125 taëls (75,555,600 fr.), au lieu de 4,411,609 piculs, valant 7,050,887 taëls (22,562,838 fr.).

Pétrole. — Les progrès de l'exploitation des sources de pétrole dans l'Empire restreignent l'importation des huiles minérales, et celle-ci n'atteint plus que la valeur de 11,563,852 taëls (37,004,326 fr.), au lieu de 17,293,462 taëls en 1901 (55,339,078 fr.).

Vins, spiritueux. — Les achats de vins et spiritueux ont considérablement diminué, tombant de 3,002,888 taëls (9 millions 609,241 fr.) à 1,500,450 taëls (4,801,440 fr.).

Sucres. — L'importation des sucres, qui se montait à 13,457,195 taëls en 1901 (43,063,024 fr.), représente une valeur de 20,711,516 taëls en 1902 (66,276,851 fr.).

Articles divers. — La valeur des autres articles importés s'est élevée à 79,562,039 taëls (254,598,524 fr.) en 1902, au lieu de 79,049,004 taëls (252,956,812 fr.) en 1901.

Le tableau ci-dessous donne le détail de ces opérations. Il est à remarquer que l'augmentation des droits sur la morphine a amené l'achat d'une quantité plus grande de cette médecine avant la mise en vigueur du nouveau tarif. Les achats de ciment, des montres et pendules, des couleurs d'aniline, des verres à vitres, des allumettes, des épingles, sont en progrès.

Articles divers.

IMPORTATION.

	1901.		1902.	
	Taëls.	Francs.	Taëls.	Francs.
Sacs	1.035.110	3.312.352	1.097.737	3.512.758
Noix de bétel	267.317	855.414	302.882	969.222
Bicho de mar	796.843	2.549.897	1.129.916	3.615.731
Nids d'oiseaux	584.112	1.869.158	554.596	1.774.707
Tresses Llama	387.982	1.241.542	368.944	1.180.620
Beurre, fromage	298.904	956.492	258.340	826.688
Boutons	417.111	1.334.755	291.670	933.344
Bougies	321.306	1.028.179	393.454	1.259.052
Ciment	100.672	322.150	226.377	724.406
Charbon de bois	7.007	224.227	49.129	157.212
Porcelaine de Chine	61.128	195.609	155.349	497.116
Cigares, cigarettes	2.217.990	7.097.568	1.999.119	6.397.180
Horlogerie	350.955	1.123.056	552.985	1.769.552
Habillement	963.096	3.081.907	1.257.011	4.022.435
Épices	374.377	1.198.006	306.163	979.721
Charbon	8.352.332	26.727.462	6.843.188	21.898.201
Couleurs	249.094	797.100	485.447	1.553.430
Coton brut	3.868.352	12.378.726	3.857.507	12.344.922
Aniline	1.618.406	5.178.899	2.180.992	6.979.174
Eventails	170.583	545.865	208.906	668.499
Produits des pêches	4.274.600	13.678.720	3.828.810	12.252 192
Pierres à fusil	33.860	108.352	10.488	33.561
Farine	4.726.962	15.126.278	3.844.319	12.301.820
Ginseng	1.181.536	3.780.915	1.614.989	5.167.964
Verres à vitres	282.653	904.489	780.062	2.496.198
Verrerie	510.951	1.635.043	529.025	1.692.880
Indigo	466.351	1.492.323	328.890	1.052.448
Colle de poisson	354.494	1.134.380	239.551	766.563
Jade	153.758	492.025	222.565	712.208
Lampes	372.820	1.193.024	538.659	1.723.708
Cuir	1.047.918	3.353.337	525.811	1.682.595
Machines	1.220.167	3.904.534	794.363	2.541.961
Écorces de palétuviers	125.835	402.672	128.546	411.347
Allumettes	103.035	329.712	62.390	199.648
— du Japon	2.963.531	8.583.299	3.522.797	11.272.950
Matériel de fabrication pour allumettes	301.520	964.864	293.934	940.588

	1901.		1902.	
	Taëls.	Francs.	Taëls.	Francs.
Nattes et paillassons.	284.007	908.822	225.036	720.115
Médicaments	938.832	3.004.262	1.232.007	3.942.422
Morphine	221.033	707.305	314.383	1.006.025
Champignons	676.620	2.165.184	561.876	1.798.003
Aiguilles	646.956	2.070.259	875.534	2.801.708
Fards paints	725.425	2.321.360	855.211	2.736.675
Poivre	765.972	2.451.110	476.061	1 523.395
Parfumerie	125.912	402.918	171.822	549.830
Rotin.	547.796	1.752.947	469.166	1.501.331
Bois de santal. . . .	1.212.062	3.878.598	1.669.202	5.341.446
Bois de safran. . . .	182.635	584.432	124.076	397.043
Varech et agar agar.	1.550.592	4.961.894	1.288.370	4.122.784
Soieries.	757.860	2.425.152	414.249	1.325.596
Rubans, soie et coton.	577.932	1.849.382	350.660	1.122.112
Savon	1.063.604	3.403.532	1.061.161	3.395.715
Papeterie.	426.721	1.365.507	523.718	1.675.897
Stores house hold . .	1.612.684	4.260.588	1.199.207	3.837 462
Thé (Formose). . . .	»	»	229.260	733.632
Charpente	1.732.648	5.544.473	2.295.240	7.344.768
Parapluies européens	66.780	213.696	98.824	316.236
Parapluies japonais .	314.775	1.007.280	329.145	1.053.264
Bois	348.400	1.114.830	662.095	2.118.700
Divers	24.071.808	77.029.785	24.350.825	77.922.640
Total. . .	79.476.786	254.325.714	79.562.039	254.598.524

EXPORTATION.

Les exportations s'élèvent à 214,181,584 taëls (685,381,068 fr.), supérieures de 44,524,827 taëls (142,479,440 fr.) à celles de 1901, qui n'avaient été que de 169,656,757 taëls (542,901,622 fr.), mais ne dépassant que de 18,396,752 taëls (58,869,606 fr.) le chiffre constaté en 1899 : 195,784,832 taëls (626,511,462 fr.).

Exportations.

	1901.		1902.	
	Taëls.	Francs.	Taëls.	Francs.
Fives et tourteaux.	8.570.719	27.426.300	9.781.717	31.301.494
Soies de porc . . .	1.224.984	3.919.948	1.701.736	5.445.555
Cassia lignea. . .	591.985	1.894.352	848.702	2.715.846
Bétail.	1.758.517	5.627.254	1.803.252	5.770.406
Porcelaines, poteries	1.692.561	5.416.195	1.852.686	5.928.595
Articles et habillement.	1.860.601	5 953.923	1.850.587	5.921.878
Coton.	4.705.606	15.057.939	13.161.051	42.115.363
Plumes	567.964	1.817.484	837.426	2.679.763
Feux d'artifices . .	1.979.719	6.335.100	1.710.355	5.473.136
Produits des pêches.	1.087.996	3.481.587	1.196.352	3.828.326
Fruits.	1.465.942	4.691.014	1.344.095	4.301.104
Chapeaux de jonc.	60.185	192.592	28.330	90.656
Nattes, paillassons.	3.457.160	11.062.912	3.969.224	12.701.516
Médicaments . . .	1.518.516	4.859.251	1.935.299	6.192.956
Huiles végétales. .	2.796.689	8.949.404	3.486.031	11.155.299
Papier	2.666.644	8.533.260	3.098.055	9.922.776
Légumes	2.732.586	8.744.275	2.880.969	9.219.10[illegible]
Sésames	1.203.010	3.849.632	4.184.943	13.391.81[illegible]
Soies.	60.915.620	194.929.984	79.212.207	253.479.062
Peaux, fourrures .	4.026.698	12.885.433	5.268.372	16.858.790
Tresses de paille .	3.590.784	11.490.508	3.904.029	12.492.89[illegible]
Sucre.	3.014.210	9.645.472	2.304.473	7.374.31[illegible]
Suif animal. . . .	373.439	1.195.004	549.606	1.758.73[illegible]
— végétal. . . .	1.046.323	3.348.233	1.107.663	3.544.52[illegible]
Thé.	18.512.826	59.241.043	22.859 829	73.151.45[illegible]
Tabac	2.150.141	6.880.451	2.195.451	7.025.44[illegible]
Vermicelle et macaroni	1.128.665	3.611.728	1.317.755	4.216.81[illegible]
Bois	1.609.130	5.149.216	2.367.461	7.575.87[illegible]
Total . . .	136.309.220	436.189.504	176.757.656	565.624.49[illegible]
Divers	33.347.537	106.712.118	37.424.928	119.756.56[illegible]
Total général.	169.656.757	542.901.622	214.181.584	685.381.0[illegible]

Sésames. — L'exportation des sésames a passé subitemen[illegible] de 297,365 à 882,302 piculs, grâce à l'ouverture de la ligne d[illegible] Lo-Han-Sud.

Satisfaisants sont les progrès des ventes de fromage, de har[illegible] cots, soies de porc, cassia lignea, plumes, chanvre, peau, noi[illegible] de galle, huiles, rhubarbe, suif animal, tabac et laines. I[illegible] demande des tresses de paille augmente et il en est de mên[illegible] pour celle de la soie, ainsi qu'en témoigne le tableau suivan[illegible]

Exportation des soies.

	1901.		1902.	
	Taëls.	Francs.	Taëls.	Francs.
Soie grège blanche.	17.602.721	56.328.707	20.620.220	65.984.704
— jaune. .	4.136.620	13.237.184	4.434.135	14.189.232
— wild . . .	2.821.508	9.028.825	3.701.522	11 844.870
— steam filature.	21.807.230	67.783.136	33.372.412	106.791.718
Cocons	642.994	2.057.580	1.530.472	4.896.510
Refuse	2.664.895	8.527.664	5.002.807	16.008.982
Cocons, refuse . . .	351.314	1.124.204	292.572	936.230
Piece goods.	9.542.552	30.536.166	8.400.801	26.882.563
Shantung pongees. .	684.226	2.189.523	1.250.907	4.002.902
Divers	661 590	2.117.088	606.359	1.940.348
Total. . .	60.915.620	194.929.984	79.212.207	253.479.062

Coton. — La vente du coton brut est en progrès, mais celui-ci revient du Japon une fois manufacturé. Le chiffre des exportations de 4,705,606 taëls en 1901 (15,057,939 fr.) a passé à 13,161,051 taëls en 1902 (42,115,363 fr.).

Nattes. — Par contre, l'exportation des nattes de 33 millions 334,410 pièces est tombée à 24,002,140, mais cette diminution apparente provient de ce que de grandes quantités de cette marchandise sont embarquées à Kouangtchéou-wan, échappant ainsi à la taxation des douanes impériales.

Chapeaux de jonc. — Diminution aussi dans la vente des chapeaux de jonc remplacés par des articles analogues fabriqués avec des copeaux de bois.

Thés. — Les thés sont toujours aussi mal préparés en Chine et le droit qu'ils ont à payer à la sortie se trouve encore trop élevé à 12 1/2 0/0 au lieu des 25 0/0 auxquels ils étaient soumis auparavant, d'autant que cette taxe est doublée par celle des likin. L'exportation pourtant s'est relevée en 1901 de 31 0/0 grâce au rétablissement de l'ordre dans le nord, à l'ouverture du transsibérien et surtout à la suppression des tarifs prohibitifs aux États-Unis.

Exportation des thés.

	1901.		1902.	
	Taëls.	Francs.	Taëls.	Francs.
Thé noir	11.408.872	36.508.390	12.113.048	38.761.753
— vert	4.397.895	14.073.264	6.555 935	20.978.992
Poudre	3.496	11.187	4.036	12.915
Brique, noir. . . .	2.129.682	6.814.982	3.402.845	10.889.104
— vert. . . .	432.072	1.382.630	635.389	2.033.244
Tablette.	140.809	450.588	148.576	475.443
Total. . .	18.512.826	59.241.043	22.859.829	73.151.452

Balance commerciale. — Comparées aux importations, les exportations semblent insuffisantes. La différence entre les unes et les autres serait moins grande d'après l'administration des douanes, et la faiblesse du chiffre attribué aux exportations s'expliquerait en partie par le fait que les marchandises embarquées pour l'étranger sont taxées en général au-dessous de leur valeur réelle.

L'écart est en tous cas assez grand pour qu'on puisse s'attendre à une forte sortie de numéraire, mais il ne faut pas oublier que si la Chine se trouve, du fait de ses dettes, débitrice vis-à-vis de l'Europe, le capital des emprunts qu'elle a dû contracter est dépensé actuellement en partie dans l'Empire pour la construction des voies ferrées et le paiement de certaines indemnités, tandis que le Gouvernement impérial ne verse chaque année que l'intérêt de l'amortissement des sommes dont il est débiteur.

La sortie de numéraire a atteint la valeur de 23,254,876 taëls (74,415,603 fr.) comprenant à peu près l'importation qui en a été faite en 1900 pour subvenir aux dépenses de l'occupation militaire.

Part des divers pays dans le commerce de la Chine.

Indes anglaises. — Les achats d'opium nécessités par l'insuffisance de la récolte au Pse-tchouan ont maintenu cette partie essentielle du commerce des Indes britanniques avec une légère avance même, mais la Chine en cela est destinée à se suffire de plus en plus à elle-même.

L'importation des cotonnades indiennes est au contraire en grand progrès, la valeur des toiles de coton ayant passé de 33,704 taëls (107,852 fr.), à 180,846 taëls (578,707 fr.) et celle des filés de 35,937,651 taëls (115,000,483 fr.) à 41,050,166 taëls (131,360,531 fr.).

Ainsi s'explique que les achats faits par la Chine aux Indes se soient élevés en 1902 à la somme de 33,037,439 taëls (105,719,804 francs) au lieu de 28,949,358 taëls (92,637,945 fr.) seulement l'année précédente.

L'exportation par contre, est tombée de 3,148,369 taëls (10,074,780 fr.) à 2,832,274 taëls (9,063,276 fr.), mais ce chiffre n'est inférieur qu'à celui de l'année 1901, le plus haut qui ait été atteint jusqu'ici.

Le total des échanges entre les Indes britanniques et la Chine a donc été en 1902 de 35,869,713 taëls (114,783,080 fr.) contre 32,097,727 taëls (102,712,725 fr.) en 1901.

Grande-Bretagne. — L'Angleterre a naturellement bénéficié de l'augmentation des achats de cotonnades malgré la concurrence de plus en plus active des Indes et du Japon. Si l'importation des filés anglais a continué à baisser, tombant de

,350,976 taëls (4,323,123 fr.) à 1,005,870 taëls (3,218,784 fr.) les affaires ont été bonnes pour les toiles de coton et particulièrement brillantes en ce qui concerne les croisés, leur vente en Chine ayant passé de 123,917 taëls (396,534 fr.) à 912,787 taëls (2,920,918 fr.).

La Grande-Bretagne a d'ailleurs profité du développement des affaires dans presque toutes les branches de telle sorte que le montant des importations anglaises a passé de 41,223,538 taëls (131,915,321 fr.) en 1901 à 57,624,610 taëls (184,398,752 fr.) en 1902.

Le chiffre des exportations pour l'Angleterre est monté de 8,561,045 taëls (27,395,344 fr.) en 1901 à 10,344,375 taëls (33,102,000 fr.) en 1902. Mais l'année 1901 avait été la plus mauvaise constatée depuis longtemps et il ne faut pas de la comparaison entre ces deux exercices tirer la conclusion que les ventes en Grande-Bretagne marquent un progrès, ce qui serait surprenant étant donné le discrédit où est tombé le thé de Chine chez les Anglais. En réalité, le chiffre de 10,344,375 taëls (33,102,000 francs) si l'on ne tient pas compte des années 1900 et 1901 est le plus bas qu'on ait eu à constater depuis longtemps et se trouve inférieur même à celui de l'année 1875.

La somme totale des échanges entre l'Empire et la Grande-Bretagne atteint donc en 1902, 67.968,544 taëls (89,499,340 fr.) contre 49,784,583 taëls (159,310,665 fr.) en 1901.

Colonies anglaises.

Australie. — Les affaires avec l'Australie sont réduites cette année à 325.793 taëls (1,042,537 fr.) après avoir atteint 942,631 taëls (3,016,419 fr.) en 1899, 1,378,904 taëls (4,412,492 fr.) en 1900 et 747,786 taëls (2,392,915 fr.) en 1901.

Canada.— On peut passer sous silence celles du sud-africain tandis que celles du Canada sont montées à 3,198,123 taëls (10,233,993 fr.) le chiffre le plus élevé constaté jusqu'ici si l'on excepte l'année 1897.

Singapour, Hong-Kong. — Le commerce de Singapour, 7,135,848 taëls (22,834,713 fr.) dont 4 millions de taëls à l'importation et 3 à l'exportation, ainsi que le commerce de Hong-Kong, 216,181,544 taëls (691,780,940 fr.) dont 133,524,169 taëls (427,277,340 fr.) à l'importation et 82,657,375 taëls (264,503,600 fr.) à l'exportation sont calculés par l'administration des douanes en tenant compte de toutes les marchandises pour lesquelles un connaissement est établi dans ces ports; or, il s'agit presque toujours d'un simple transbordement. Les gros chiffres indiqués ne représentent donc évidemment pas les échanges de ces deux îles avec l'Empire du Milieu, mais comprennent la valeur des marchandises anglaises ou étrangères qui transitent par leurs ports.

États-Unis. — Les États-Unis qui figuraient dans le chiffre du commerce extérieur de la Chine pour 40,102,594 taëls

(128,328,300 fr.) en 1901, y figurent en 1902 pour 59,078,865 taëls (189,052,368 fr.) dont 30,138,713 taëls (96,443,881 fr.) au compte de l'importation et 24,940,152 taëls (79,808,486 fr.) à celui de l'exportation. Chaque année marque de leur part un nouveau progrès. Leurs commerçants bénéficient du développement des affaires sur les cotonnades, leurs ventes de sheeting ont passé de 7,636,714 taëls (24,437,484 fr.) à 15,130,808 taëls (48,418,585 fr.) et celles des drills de 4,834,879 taëls (14,481,612 fr.) à 6,024,443 taëls (19,278,217 fr.). Ils ont souffert, au contraire, du développement de l'industrie pétrolifère en Chine et leur importation d'huiles minérales y est tombée de 8,638,501 taëls (27,643,203 fr.) à 6,828,276 taëls (21,850,483 fr.).

Philippines. — Au commerce des États-Unis vient s'ajouter maintenant celui des Philippines dont la valeur 1,006,093 taëls (3,219,497 fr.) est cinq fois plus grande qu'elle n'était avant la révolte et la conquête américaine.

Amérique du Sud. — Les affaires avec l'Amérique du Sud sont insignifiantes (104,725 taëls = 335,120 fr.).

Russie par Odessa. — La Russie n'envoie plus d'Odessa et Batoum que pour 889,016 taëls (2,844,851 fr.) de marchandises au lieu de 3,004,315 taëls (9,613,808 fr.) en 1901, 4,236,507 taëls (13,556,822 fr.) en 1900, 3,233,239 taëls (10,346,364 fr.) en 1899.

La diminution provient entièrement de la décadence du commerce du pétrole dont la vente est tombée de 32,486,070 gallons valant 4,276,141 taëls (13,683,651 fr.) en 1901 à 10,105,886 gallons valant 1,283,065 taëls (4,105,808 fr.) en 1902.

L'exportation sur Odessa n'atteint plus que 3,793,905 taëls (12,140,496 fr.) au lieu de 4,830,632 taëls (15,458,022 fr.) en 1901 et 5,343,480 taëls (17,099,136 fr.) en 1899.

Par Kiakta. — La voie de Kiakta ne sert guère qu'à l'exportation du thé, la valeur de ce trafic descendu en 1900 à 832,461 taëls (2,663,875 fr.) et remonté seulement à 1,701,699 (5,445,436 francs) en 1901 arrive en 1902 à 4,267,090 taëls (13,654,688 fr.) pour ne plus atteindre jamais sans doute, maintenant qu'est ouverte la voie du Transsibérien, le chiffre de près de 10 millions de taëls constaté en 1899.

Mandchourie. — Malgré la mise en exploitation des chemins de fer les exportations sur la Mandchourie russe n'ont pas repris leur importance d'autrefois, elles ne s'élèvent en effet qu'à 2,850,611 taëls (9,121,955 fr.) en 1902 et 2,748,354 taëls (8,794,732 francs) en 1901 au lieu de 5,151,382 taëls (16,484,422 fr.) comme en 1900, 3,225,806 (10,322,579 fr.) en 1899, 2,997,426 (9,591,763 francs) en 1898 et plus de 3 millions de taëls en 1897.

Les importations de la Russie en Chine par cette voie croissent au contraire d'une manière continue et montent cette année à 345,518 taëls (1,105,657 fr.).

Corée. — Le commerce avec la Corée persiste dans son pro-

grès et atteint le chiffre de 2,304,427 taëls (7,374,166 fr.) au lieu de 1,692,124 taëls (5,414,796 fr.) en 1901.

Japon. — Les échanges avec le Japon ont augmenté dans une forte proportion puisqu'ils se chiffrent en 1902 par 64,070,577 taëls (205,025,846 fr.) au lieu de 49,443,381 taëls (158,218,819 fr.) en 1901, 42,690,747 taëls (136,610,390 fr.) en 1900 et 53,147,889 taëls (170,073,244 fr.) 1899.

Mais il est à remarquer que ce progrès provient de l'exportation de Chine au Japon qui de 17,251,144 taëls (55,203,660 fr.) en 1899 passe à 28,728,294 (91,930,540 fr.) en 1902, tandis que l'importation qui était de 35,896,745 taëls (114,869,584 fr.) en 1899 n'est plus que de 35,342,283 taëls (113,095,305 fr.) en 1902.

Les Japonais trouvent maintenant un meilleur débouché pour leurs cotonnades, fabriquées, il est vrai, en partie avec du coton chinois, mais il leur est de plus en plus difficile de vendre dans l'empire du Milieu leurs huiles minérales.

Macao. — Le mouvement des affaires avec Macao (7,462,618 taëls, 23,880,377 fr.) n'est pas redevenu ce qu'il était en 1899 (9,233,003 taëls, 29,545,609 fr.).

Indo-Chine. — La progression est constante pour le commerce de la Chine avec notre colonie. Les échanges ont subi un léger recul en 1900 et 1901, mais ils se montent en 1902 au chiffre de 3,053,466 taëls (9,771,091 fr.), dont 1,851,104 taëls (5,923,532 fr.) pour l'importation et 1,202,362 taëls (3,847,558 francs) pour l'exportation.

Ils étaient de 2,342,836 taëls (7,497,075 fr.) en 1901, 2,289,278 taëls (7,325,689 fr.) en 1900 et 2,556,684 taëls (8,181,388 fr.), le plus fort chiffre réalisé jusqu'alors, en 1899.

Siam. — Il en est de même pour le Siam dont les affaires avec la Chine ont été en 1902 de 1,911,393 taëls (6,616,457 fr.), partagés à peu près également entre les importations et les exportations, contre 1,017,466 taëls (3,255,891 fr.) en 1901, dont 141,994 taëls à l'importation (454,380 fr.) et 875,472 taëls à l'exportation (2,801,510 fr.).

Les mauvaises récoltes de riz dans l'Empire du Milieu n'ont pas été étrangères au progrès constaté pour le Siam et l'Indo-Chine.

Java et Sumatra. — Ces îles exportent en Chine pour 1,309,940 taëls (4,191,808 fr.), chiffre dont il n'a été approché qu'en 1898. Ce sont les seuls pays producteurs de pétrole dont les affaires n'ont pas eu trop à souffrir du fait des progrès de l'exploitation pétrolifère en Chine, puisque leurs ventes ne sont tombées que de 4,353,162 taëls (13,930,118 fr.) en 1901 à 3,371,544 taëls (10,788,940 fr.).

L'insuffisance de la récolte du riz dans l'Empire leur a permis

de compenser l'insuffisance de leur exportation d'huile minérale.

Quant aux exportations de la Chine dans les colonies hollandaises, elles ont atteint 503,346 taëls (1,610,707 fr.), au lieu de 408,714 taëls (1,307,884 fr.) en 1901.

Turquie d'Asie, Perse, Égypte, Algérie, Aden. — Le commerce de ces pays est monté au chiffre de 1,699,366 taëls (5,427,971 fr.), au lieu de 2,103,617 taëls (6,731,574 fr.) en 1901, 1,849,425 taëls (5,909,160 fr.) en 1900 et 1,801,968 taëls en 1899 (5,766,297 fr.).

Continent européen, sauf la Russie. — L'Europe, sauf la Russie, a fait pour 58,213,315 taëls (186,282,608 fr.) d'affaires avec la Chine, contre 46,935,904 taëls (150,194,892 fr.) en 1899, le plus haut chiffre atteint jusqu'alors. C'est un très grand progrès aussi bien pour les exportations :

1902.	39.728.637	taëls.	127.131.638	francs.
1901.	29.268.913	—	93.660.521	—
1900.	24.976 619	—	79.925.180	—
1899.	36.763.506	—	117.643.219	—
1898.	25.929.114	—	82.973.164	—

que pour les importations :

1902.	18.484.678	taëls.	59.150.969	francs.
1901.	17.046.453	—	54.548.649	—
1900.	10.273.405	—	32.148.649	—

Mais ces chiffres, qui ne permettent pas de faire la part de chacun des pays européens dans le total qui leur est attribué, ne donnent pas même la valeur du commerce total que ces pays, dans leur ensemble, font réellement avec l'Empire du Milieu. Si les statistiques des douanes impériales attribuent à Singapour une partie des expéditions provenant en fait des colonies hollandaises, il est certain également que la France et l'Allemagne, par exemple, peuvent revendiquer une part du commerce attribué à Hong-Kong. C'est notre pays, sans aucun doute, qui a le plus à perdre à la façon dont sont établies les statistiques des douanes, car pour une bonne part les marchandises françaises sont embarquées sur des navires anglais et grossissent le chiffre du commerce attribué à l'Angleterre.

		1901. Importations.	1901. Exportations.	1901. Total.	1902. Importations.	1902. Exportations.	1902. Total.
Indes anglaises	Taëls.	28.949.358	3.148.369	32.097.727	33.037.439	2.832.274	35.869.713
—	Francs.	92.637.945	10.074.780	102.712.725	105.719.804	9.063.276	114.783.080
Grande-Bretagne	Taëls.	41.223.538	8.561.045	49.784.583	57.624.610	10.344.375	67.968.544
—	Francs.	131.915.321	27.395.344	159.310.665	184.398.752	33.102 000	217.500.752
Australie	Taëls.	574.362	173.424	747.786	301.838	23.955	325.793
—	Francs.	1.837.958	554.956	2.392.915	965.881	76.656	1.042.537
Sud-Africain et Maurice	Taëls.	»	299.772	299.772	»	183.618	183.618
—	Francs.	»	959.270	959.270	»	587.577	587.577
Canada	Taëls.	1.635.457	181.348	1.816.805	2.832.511	365.612	3.198.123
—	Francs.	5.233.462	580.313	5.813.776	9.064.035	1.169.958	10.233.993
Singapour	Taëls.	3.828.142	2.684.700	651.842	4.108.926	3.026.922	7.135.848
—	Francs.	12.250.054	858.904	2.085.894	13.148.563	9.686.150	22.834.713
Hong-Kong	Taëls.	120.329.884	71.435.103	191.764.987	133.524.169	82.657.375	216.181.544
—	Francs.	385.055.628	228.592.329	613.647.958	427.277.340	264.503.600	691.780.940
États-Unis	Taëls.	22.529.606	16.572.988	40.102.594	30.138.713	24.940.152	59.078.865
—	Francs.	75.294.739	53.033.561	128.328.300	96.443.881	79.808.486	189.052.368
Philippines	Taëls.	13.615	83.674	97.289	857.768	148.325	1.006.093
—	Francs.	43.568	267.756	311.324	2.744.857	474.640	3.219.497
Amérique du Sud	Taëls.	»	9.516	9.516	30.000	74.725	104.725
—	Francs.	»	30.451	30.451	96.000	239.120	335.120
Russie, *via* Odessa-Batoum	Taëls.	3.004.315	4.830.632	7.834.947	889.016	3.793.905	4.682.921
—	Francs.	9.613.808	15.458.022	25.071.830	2.844.851	12.140.496	14.985.347
Russie, *via* Kiakta	Taëls.	8.885	1.701.699	1.710.699	»	4.267.090	4.267.090
—	Francs.	28.432	5.445.436	5.474.236	»	13.654.688	13.654.688

		1901. Importations.	1901. Exportations.	1901. Total.	1902. Importations.	1902. Exportations.	1902. Total.
Russie-Mandchourie	Taëls.	346.979	2.748.354	3.095.333	345.518	2.850.611	3.196.129
—	Francs.	1.110.332	8.794.732	9.905.065	1.105.657	9.121.955	10.227.612
Corée	Taëls.	513.516	1.178.608	1.692.124	1.260.999	1.043.428	2.304.427
—	Francs.	1.643.251	3.771.545	5.414.796	4.035.196	3.338.969	7.374.166
Japon	Taëls.	32.567.656	16.875.725	49.443.381	35.342.283	28.728.294	64.070.577
—	Francs.	»	»	158.218.819	113.095.305	91.930.540	205.025.846
Macao	Taëls.	1.868.086	5.239.570	7.107.656	2.490.550	4.972.068	7.462.618
—	Francs.	5.977.875	16.766.624	22.744.499	7.969.760	15.910.617	23.880.377
Indo-Chine	Taëls.	887.459	1.455.377	2.342.836	1.851.104	1.202.362	3.053.466
—	Francs.	2.839.868	4.657.206	7.497.075	5.923.532	3.847.558	9.771.091
Siam	Taëls.	141.994	875.472	1.017.466	980.691	930.702	1.911.393
—	Francs.	454.380	2.801.510	3.255.891	3.138.211	2.978.246	6.616.457
Java-Sumatra	Taëls.	490.452	408.714	899.166	1.309.940	503.346	1.813.286
—	Francs.	1.569.446	1.307.884	2.877.331	4.191.808	1.610.707	5.802.515
Turquie d'Asie, Perse, Égypte, Algérie, Aden	Taëls.	179.978	1.923.639	2.103.617	135.558	1.699.366	1.679.366
Turquie d'Asie, Perse, Égypte, Algérie, Aden	Francs.	575.929	6.135.644	6.731.574	1.563.808	5.427.971	5.427.971
Continent européen, sauf la Russie	Taëls.	17.046.453	29.268.913	46.315.366	18.484.678	39.728.637	58.213.315
Taëls		277.139.735	»	»	325.546.311	»	»
En réexportation		— 8.836.817	»	»	— 10.182.406	»	»
Taëls		268.302.918	169.656.757	437.959.675	315.363.905	214.181.584	529.545.489
Francs		858.569.337	542.901.622	1.401.470.960	1.009.164.496	685.381.068	1.694.546.554

NAVIGATION.

C'est l'Angleterre en effet, malgré la concurrence grandissant chaque jour, qui reste le grand entrepreneur des transports maritimes en Extrême-Orient. La part de l'Angleterre dans le mouvement maritime est en effet de 50 0/0, celle de la Chine étant montée à 17 0/0, celle du Japon à 14 0/0, celle de l'Allemagne à 13 0/0. La France contribue à ce mouvement dans la proportion de 1 1/2 0/0, ainsi que la Norvège. La Russie, l'Amérique et l'ensemble des autres pays atteignent respectivement 1 0/0 seulement du chiffre total.

Part des divers pavillons dans la navigation entre la Chine et l'Étranger.

	Entrées dans les ports.		Sorties.	
	Nombre des navires.	Tonnage	Nombre des navires.	Tonnage
Angleterre.. .	3.284	3.627.364	3.400	3.810.260
États-Unis. . .	183	186.538	181	181.534
Allemagne . .	713	1.023.775	742	1.063.229
France	524	316.481	520	319.331
Hollande . . .	24	26.981	24	27.468
Danemark . .	18	31.799	21	34.964
Espagne . . .	1	2.973	1	2.973
Norvège . . .	232	219.656	255	243.005
Suède	12	11.286	15	11.286
Russie	72	116.855	78	131.155
Autriche . . .	15	27.044	12	26.113
Japon	1.041	1.223.601	1.036	1.213.668
Portugal . . .	193	15.988	194	16.148
Corée	18	13.583	16	11.991
Chine.	2.406	378.548	2.099	373.649
Autres pays. .	1	1.332	1	1.332
Totaux . .	8.737	7.223.804	8.595	7.468.106

VIGNON,
Secrétaire de la Légation de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 29 OCTOBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 268

GRÈCE

Le commerce de la Grèce en 1902.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 10 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
250.	—	**Grèce :** Mouvement commercial et maritime du port de Patras en 1902	» 10
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902.	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation..	» 20
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 30
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. . . .	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902..	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'Etat de Washington.	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg	» 20
264.	—	**Etats-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20

GRECE

Le commerce de la Grèce en 1902.

Athènes... L'année 1902, envisagée au point de vue commercial, a été une année moyenne.

Le mouvement commercial de la Grèce, importations et exportations réunies, s'est élevé à 215 millions de francs; il avait été, en chiffres ronds, de 188 millions en 1896; de 198 millions en 1897; de 241 millions en 1898; de 222 millions en 1899; de 232 millions en 1900 et de 232 millions et demi en 1901.

Les chiffres relevés pour 1902 sont donc supérieurs à ceux de l'année qui a précédé la guerre, comme de celle qui a coïncidé avec elle, assez sensiblement inférieurs à ceux de l'année qui l'a immédiatement suivie et qui a été une année de reconstitution des stocks, et inférieurs de 17 millions à ceux des deux dernières années 1900 et 1901, par suite de la diminution des exportations de raisins secs en 1902.

IMPORTATION.

La valeur totale des importations au commerce spécial de la Grèce avec les pays étrangers, a été de 134,891,30
contre 138,765,302 fr. en 1901.

Il y a donc eu une diminution d'environ 4 millions.

Les principaux articles en diminution ont été :

Les céréales, importation de 34 millions, en diminution d'environ 1 million sur 1901 ;

Les fils et tissus, importation de 19 millions, en diminution de un demi million sur 1901 ;

Les houilles et minéraux bruts, importation de 14 millions, en diminution de 4 millions sur 1901 ;

Les animaux, importation de 3 millions, et demi en diminution de 400,000 fr. sur 1901 ;

Les cristaux et poteries, importation de 2 millions, en diminution de 600,000 fr. sur 1901 ;

Le beurre, importation de 300,000 fr., en diminution de 500,000 fr. sur 1901.

Par contre, il a été constaté sur les bois en général, importation de 14 millions, une augmentation de 5 millions et demi par rapport à 1901.

Sont demeurés à peu près stationnaires : les minéraux et métaux ouvrés, importation de 7 millions et demi; les objets de pharmacie et produits chimiques, importation de 4 millions et demi; les peaux brutes, importation de 3 millions et demi; le sucre, importation de 3 millions; le café, importation de 2 million et demi; le riz, importation de 2 millions; le papier, importation de 2 millions et demi; les peaux et os, importation de 1 million; les morues et poissons préparés, importation de 6 millions; les couleurs, importation de 2 millions et demi; les vins et boissons alcooliques, etc., un demi million.

Droits d'importation.

Les droits perçus à l'importation avaient été, en 1901, de	33.565.900 fr. or.
Ils se sont élevés, en 1902, à	33.633.496 fr. or.
Soit une augmentation de	67.596 fr. or.

L'augmentation sur les droits, alors qu'il y a diminution sur les produits importés eux-mêmes, s'explique par ce fait que les droits variant, ce sont les marchandises les moins taxées qui ont subi une diminution de chiffre (quantité) à l'entrée, et les plus taxées pour lesquelles il y a eu accroissement.

Au point de vue de la perception de ces droits, les bureaux de douane du Royaume peuvent être classés dans l'ordre ci-après :

1° Le Pirée	18.472.995
2° Patras	3.318.970
3° Syra	2.365.484
4° Volo	1.917.023
5° Corfou	1.644.435
6° Calamata	938.283
7° Le Laurium	925.938
8° Céphalonie	711.589
9° Catacolo	409.413
10° Nauplie	368.672
11° Zante	319.441
12° Missolonghi	226.101
13° Œghion	191.495
14° Gythion	186.197
15° Chalcis (Eubée)	161.107
16° Larisse	156.171
17° Leucade	149.424
18° Coumi (Eubée)	103.177
etc., etc.	

Il résulte de ces chiffres que, sauf quelques interversions à la queue de la liste, les ports helléniques ont, depuis l'année précédente, maintenu leur rang respectif dans le mouvement des marchandises à l'importation, le Pirée distançant de très loin

les autres ports du royaume, comme il occupe le troisième rang dans la statistique des ports méditerranéens, venant immédiatement après ceux de Marseille et de Gênes et dépassant comme mouvement Trieste, Naples, Alger, Smyrne, etc.

EXPORTATION.

La valeur totale des exportations au commerce spécial de la Grèce avec les pays étrangers, a été de 80,136,829 fr. en 1902, contre 93,780,955 fr. en 1901.

Il y a donc eu un fléchissement d'environ 13 millions.

La diminution a porté presque exclusivement sur les raisins de Corinthe, exportation de 23 millions, en diminution de 18 millions sur 1901, et les minerais, exportation de 18 millions en diminution de 1 million sur 1901.

Par contre, il a été constaté des augmentations sur :

Les huiles d'olive, exportation de 6 millions 1/2, en augmentation de 2 millions sur 1901 ;

Les vins, exportation de 4 millions, en augmentation de 2 millions sur 1901 ;

Les vallonées, exportation de 3 millions, en augmentation de 1 million sur 1901 ;

Les soies, exportation de 1 million 1/2 en augmentation de 1/2 million sur 1901.

Sont demeurés à peu près stationnaires :

Les tabacs, exportation de 4 millions 1/2, les éponges, exportation de 1 million, les figues, exportation de 3 millions 1/2, les émeris, exportation de 1/2 million, les cognacs, exportation de 1 million, les cocons, exportation de 1 million, les olives, exportation de 700,000 fr., les savons, exportation de 1/2 million.

Les transactions de la Grèce avec la France feront l'objet d'un prochain rapport spécial.

NAVIGATION.

Le nombre des navires entrés dans les différents ports du royaume en 1902 a été de 6,250, d'un tonnage total de 4,040,491 tonnes contre 6,400 navires, avec un tonnage total de 4,657,060 tonnes en 1901.

Ces chiffres se décomposent en :

3,663 vapeurs et 2,587 voiliers en 1902,

3,396 vapeurs et 3,004 voiliers en 1901.

Il y a donc eu un léger fléchissement dans le mouvement général de la navigation, mais la tendance déjà précédemment constatée à la substitution de la marine à vapeur à la marine à voiles, a continué son cours.

Ces navires étaient montés par 121,125 hommes d'équipage, savoir 110,222 pour les vapeurs et 10,903 pour les voiliers.

Les sorties ont été :

	Nombre.	Tonnage.	Équipages.
	—	—	—
Vapeurs	3.854	4.142.535	115.100
Voiliers	2.334	129.339	9.667
Totaux.	6.188	4.271.874	124.767

Change.

Le change, au cours de l'année 1902, a varié entre 157 3/4 et 167 1/4. Comme à l'ordinaire, c'est pendant les mois d'été qu'il a été le moins élevé. Parti du taux de 167 1/4 en janvier 1902, il s'est abaissé progressivement jusqu'à 157 3/4 en juillet pour remonter ensuite à 164-162 en novembre-décembre.

Comparativement à l'année précédente, on constate des différences moyennes de deux à trois points en moins sur les cours mensuels respectifs. De ce côté la situation n'a donc pas été mauvaise. On peut d'ailleurs augurer que la destruction d'une certaine quantité de billets de banque, opérée chaque année par les soins de la commission internationale de contrôle, en réduisant la circulation du papier-monnaie, exerce dans un sens favorable sur le cours de change une influence dont les effets peuvent être masqués momentanément par des circonstances d'activité économique ou politique, mais ne peuvent manquer de se faire sentir à la longue.

INDUSTRIE.

La Grèce n'est assurément pas un pays industriel et ne le deviendra sans doute jamais ; elle compte cependant un centre métallurgique de premier ordre, le Laurium, avec deux usines où l'on traite le fer, le plomb argentifère, le manganèse, le zinc et les autres métaux dont le bassin est abondamment pourvu. L'une des usines exploite le sous-sol, dans les conditions habituelles, l'autre traite avec les procédés de la science moderne, les résidus des anciens. La prospérité des deux sociétés dépend pour beaucoup du cours du change, des prix obtenus sur les marchés extérieurs et des besoins de la consommation européenne.

Les autres centres d'industrie les plus importants sont : le Pirée où l'on trouve des usines métallurgiques, des minoteries à vapeur, des distilleries d'alcools, des manufactures de tabac et de savons, des tanneries, des fabriques de produits chimiques, des forges, des fonderies, des fabriques de papier, etc.

Syra (minoteries, distilleries, filatures, loucoums, chantiers de construction, tissus de coton, fabriques de fichus, chapelleries, etc.).

Patras (établissements de vinification et distilleries, minote-

es, filatures, huileries, pâtes alimentaires, scieries, fabriques e glace, etc.).

Volo (moulins à vapeur, tanneries, moulins à huile).

Tripolis (tapis du pays).

Calamata (filatures et tissages de soie).

Livadia (filatures de cotons).

Egine et *Hydra*, centres de la pêche et du commerce des ponges.

De nombreuses mines, dans les îles, en Péloponèse, dans la ;gion d'Atalanti, en Eubée, un peu partout en un mot, sont éjà ouvertes ou attendent leur mise en exploitation ; des arrières de marbre très importantes ont été aussi ouvertes sur es flancs du Pentélique, non loin de celles qui eurent un si rand renom dans l'antiquité ; d'autres sont exploitées à Paros t dans les diverses Cyclades et aussi dans les autres régions du oyaume.

Santorin exporte des pavés en Égypte et de la pouzzolane.

Naxos, son émeri, qui est un des revenus affectés au ser-ice de la dette extérieure.

La Grèce n'a malheureusement pas découvert de charbon et l n'est pas à croire que l'avenir lui réserve sur ce point de urprises favorables ; quelques lignites en Eubée sont sous ce apport sa seule richesse naturelle. Elle importe avant tout des harbons anglais, puis des charbons de la mer Noire (Héra-leion). Un essai d'importation de charbons américains a été enté.

AGRICULTURE.

L'agriculture, sans être encore en grand progrès, n'a pas aissé cependant que d'en réaliser quelques uns au cours de ces lernières années ; le nombre des têtes de gros bétail a assez ensiblement augmenté ; malheureusement ce bétail, faute de pâturages suffisants, est généralement maigre ; sous ce rapport, a Thessalie est une terre d'avenir ; le jour où l'on y aura fait les ravaux d'irrigation qu'elle exige, on pourra y élever suffisam-nent de bœufs et de chevaux pour fournir aux besoins de la population du royaume et de l'armée, et cesser d'être tributaire le la Turquie et de la Hongrie. L'emploi des machines agricoles se multiplie dans les régions planes où elles sont d'un emploi possible (Thessalie, Argolide, Béotie, Phocide), mais ce sont surtout les batteuses qui sont à généraliser en Grèce ; les machines à labourer ou à faucher y sont moins utilisables ; dans beaucoup de provinces, on emploie encore les instruments aratoires les plus rudimentaires. Toutes les machines introduites dans le royaume viennent d'Angleterre ou des États-Unis.

Le principal défaut de l'agriculture hellénique est la mono-

culture, dans la région riche du Péloponèse surtout. A une époque d'engouement où la vigne donnait des résultats brillants et où l'on ne prévoyait pas les mécomptes que sa culture entraîne, la pléthore, la mévente, la fermeture des marchés, on avait transformé en vignobles des terres qui auparavant étaient complantées en céréales, en mûriers, etc.

Un certain mouvement de réaction commence heureusement à se dessiner. On se remet à chercher d'autres cultures, à planter des mûriers, des amandiers, des oliviers, à développer surtout la culture industrielle et riche du tabac. Les meilleures qualités sont celles d'Agrinion et de Thessalie (Volo). Les plants ont été améliorés et les prix se sont élevés en conséquence. On a introduit des grains de Xanthi et de Cavalla qui ont prospéré. MM. Zannos et Roche ont fait, sur les pentes de l'Othrys, des essais très intéressants et couronnés de succès. Les tabacs de Volo commencent à être très demandés en Égypte où le commerce du tabac est pour une grande part entre les mains de Grecs originaires du Pélion, qui réalisent de belles fortunes.

En Messénie, comme en Thessalie, le mûrier prospère ; il convient de le multiplier et de revenir aux vieilles traditions du pays qui, avant l'indépendance, élevait, sur une large échelle, le ver à soie.

En Thessalie, M. Zographos a créé des rizières et a introduit la culture de la betterave. Elle semble y bien réussir, a belle apparence et des qualités zaccharifères qui sont encourageantes pour l'avenir de cette industrie agricole. Une usine fort bien agencée transforme les racines en sucre, qui est de bonne qualité et trouve de faciles débouchés dans la province même, en attendant qu'il se répande dans toute la Grèce et fasse concurrence au sucre de Trieste qui jusqu'ici jouissait d'un véritable monopole.

Pour le blé, la Grèce reste tributaire de la Russie et de la Roumanie ; elle leur en demande, année moyenne, pour 20 millions. Or, la culture de cette céréale peut et doit se développer en Thessalie, où d'immenses espaces attendent leur mise en culture ; le blé y vient très bien ; malheureusement, la culture est exposée à toutes les variations d'un climat extrême, gros froid en hiver, fortes chaleurs et vents desséchants en été ; la Grèce produit peu d'avoine ; elle produit, par contre, beaucoup d'orge, d'excellente qualité, qu'elle exporte en partie pour la brasserie, sauf à en importer de qualité inférieure pour ses propres besoins ; une partie des orges produites, notamment en Attique, est coupée en vert et consommée comme fourrages.

Les prairies artificielles, luzernes, etc., sont très rares et ne sauraient être beaucoup multipliées, vu le régime des eaux et la sécheresse du climat. Peut-être, cependant, pourrait-on rechercher et introduire quelque graminée propre aux pays chauds.

Les terres ne sont pas encore amendées ; on n'emploie pas

l'engrais artificiels chimiques et fort peu d'engrais naturels ; ceux-ci ne sont pas utilisés comme ils le pourraient. On se borne à laisser reposer les terres. Le système des friches est encore en honneur.

Transformation du régime de la navigation.

Le mouvement de transformation de la navigation à voile en navigation à vapeur, puis celui de la navigation à vapeur elle-même, se continue avec succès. Les ports de Syra, Andros, le Pirée, Argostoli comptent de nombreux armateurs associés dont les bâtiments, des cargos de 3,000 tonnes en moyenne, achetés généralement en Angleterre, soit neufs, soit plus souvent d'occasion, sillonnent la Méditerranée, y faisant notamment le transport des blés, et vont même maintenant chercher du fret aux Indes, en Amérique, etc. Un armateur vient de commander tout récemment trois vapeurs de 7,000 tonnes. Grâce aux qualités spéciales de l'armement grec, cette industrie qui, ailleurs, lutte si péniblement, est très prospère ici ; l'argent placé y donne un intérêt normal de 15 et 20 0/0 ; on cite des cas exceptionnels où il a rendu jusqu'à 25 et 30 0/0. Le Grec contemporain reste digne de ses aïeux comme marin, et s'il continue avec persévérance son œuvre de transformation nécessaire, on peut prédire un bel avenir à sa marine marchande.

Les sociétés de navigation, Nouvelle-Hellénique, Panhellénique, Goudi, Jonh-Mac Dowall (Anglais naturalisés) ont créé de nombreuses lignes desservant tous les ports du royaume, de l'Archipel et du Levant.

Ports.

Les ports, grâce au mécanisme des commissions de port, utilisant elles-même les ressources qu'elles tirent des droits et taxes locales, ont été fort améliorés depuis quelques années. Patras, Katakolo, Calamata, le Pirée, Stylis, Volo ont été transformés ; au Pirée, il y a beaucoup à faire, toutefois, au point de vue des agencements. Il n'est pas jusqu'aux plus petites localités qui n'aient construit un môle, établi des bouées ou des fanaux à l'entrée de leur port.

Voies de communication.

Très en retard sous le rapport des voies de communication, lignes ferrées et routes, il y a vingt ans encore, la Grèce a réalisé depuis lors de sérieux progrès. Elle est maintenant dotée d'un réseau de chemins de fer à peu près suffisant, les uns en exploitation, les autres en construction. Le Péloponèse est entouré et coupé par des lignes qui desservent la plupart de ses centres importants. Il est question d'une ligne vers Sparte, par la vallée de l'Eurotas, qui compléterait le réseau. La Grèce continentale est plus en retard ; mais, en ce moment même, la Com-

pagnie des Batignolles construit une ligne de 400 kilomètres environ qui reliera Athènes à la Thessalie, en desservant la Béotie, la grande île d'Eubée, par Chalcis et la Phocide, puis ultérieurement à l'Europe, lorsqu'il y aura entente pour le raccordement, la prolongation sur le territoire ottoman et la jonction avec les chemins de fer orientaux. Cette ligne est, pour la Grèce, à tous points de vue, d'une importance capitale. Elle sera pour elle l'instrument du progrès.

La Société des chemins de fer de Thessalie a des lignes locales très bien administrées. Elle stimule intelligemment le progrès autour d'elle. Elle vient de mettre en exploitation un prolongement de son réseau à voie étroite du Pélion, dont la construction en montagne est tout à fait remarquable.

De Missolonghi en face de Patras, une ligne se dirige vers Agrinion; il est question de la continuer jusqu'à Arta, en Epire, travail relativement facile qui comporterait cependant un grand pont sur l'Achelous, seul fleuve de Grèce qui soit utilisé pour le flottage des bois du Pinde qui, à Patras, sont transformés en caisses pour les raisins secs.

Les routes sont meilleures et plus nombreuses en Grèce qu'on ne le croit; il y en a de tout à fait remarquables comme tracé et exécution qui datent généralement de l'époque où la mission française de travaux publics, appelée par Tricoupis, prêtait son concours au jeune royaume. Une circulation peu active, l'absence de gelées hivernales, en assurent la conservation; seules les pluies d'orages causent parfois de sérieux dégâts.

Les routes d'Attique, celles que les étrangers voient le plus, sont malheureusement inférieures, soit en raison d'une circulation plus active (entre Pirée et Athènes, tous les transports se font par voie de terre, et le commerce n'use pas de la voie ferrée, en raison des transbordements qu'elle nécessiterait), soit en raison de la qualité des matériaux employés.

Ce qu'il faudrait à la Grèce pour alimenter ses chemins de fer, ce sont des chemins vicinaux appropriés aux besoins de la circulation campagnarde par chars légers, ou des chemins muletiers en plus grand nombre et en meilleur état.

Villes.

Les centres urbains se développent, certains à vue d'œil. A Athènes, au Pirée, à Patras, à Volo, on construit chaque année de nombreuses maisons réclamées par l'affluence des populations. Le service de la voirie a délivré cette année à Athènes, en deux mois, le même nombre de permissions de bâtir qu'il en avait délivré il y a dix ans durant toute l'année.

Malheureusement, Athènes manque toujours d'eau potable. C'est son plus grand besoin, la condition indispensable de sa prospérité et de son avenir. L'hygiène publique réclame des eaux potables et saines. La campagne environnante sera trans-

ormée par leur adduction, et le climat lui-même en éprouvera es effets salutaires. Une banlieue de cultures et de villages ourra alors encercler la ville qui, jusqu'à présent, restait à eu près isolée.

Plusieurs villes de province, et parmi elles de petites localités omme Chalcis, Argostoli, dans les îles, ont adopté l'éclairage lectrique. Patras a des tramways mus par l'électricité. On parle d'en établir à Athènes. A la fin de l'année, la ligne ferrée Athènes-Pirée sera électrique. Les sociétés d'éclairage par le gaz et l'électricité réunies d'Athènes et du Pirée sont françaises par leurs capitaux. La force est produite par une usine située au Phalère, filiale de la Thomson-Houston de la Méditerranée.

De ce rapide tableau de l'état économique, industriel et agricole du pays, de ses voies de communication, de ses ports, de son développement maritime, on peut conclure, sans hésiter, que la Grèce est en progrès.

D'ORMESSON,
Ministre de France.

Supplément au *Moniteur officiel du Commerce* du 29 Octobre 1903.

LIBRARY
UNIVERSITY of ILLINOIS

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 269

SUISSE

Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902

VENTE AU NUMERO

Office national du Commerce extérieur

3, rue Feydeau, Paris (2e).

Librairie Puel de Lobel et Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e)

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. — IV. Maisons de commerce européennes en Perse. — V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse.	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation.— Exportation.	» 20
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares.	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 30
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. . . .	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'État de Washington.	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 20
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10

SUISSE

Analyse du rapport
e la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902.

Bâle ... Dans une introduction aux comptes rendus spé-
iaux sur les branches les plus importantes du commerce
t de l'industrie de Bâle, le rapport de la Chambre de Com-
ıerce donne un aperçu général du commerce extérieur de
ı Suisse pendant l'année 1902 et c'est pour constater tout
'abord que, quoique la Suisse ait été, elle aussi, très atteinte
ar la crise économique des dernières années, elle en a cepen-
ınt moins souffert que l'Allemagne et d'autres pays d'Europe,
cela grâce à la bonne récolte de l'année 1900 et plus encore
la longue période de prospérité dont a joui l'industrie horlo-
ère, comme au maintien de débouchés réguliers pour les
offes de soie et les machines. Que si actuellement les indus-
ies horlogère, métallurgique et électrique se trouvent dans
ne situation moins favorable qu'en 1901, le marché des grandes
anches de l'industrie textile, qui a une tout autre importance,
est visiblement fortifié en 1902, surtout pendant le dernier
imestre. Les broderies de la Suisse orientale, auxquelles le
ourant de la mode est redevenu favorable, ont, après une
née d'interruption, vu la marche des affaires prendre de nou-
eau un développement qu'on ne pouvait pressentir et l'on a pu
galement constater dans le courant de l'année une améliora-
on de la situation de l'industrie de la filature et du tissage de
oton. L'industrie des rubans de Bâle, qui fut une des plus
rouvées par la crise économique et avec elle toute la vie
dustrielle de cette place, a vu depuis l'automne 1902, renaître
n activité qui va progressant lentement, mais d'une façon
ntinue (1), et tout récemment les industries mécaniques et
ectriques ont de nouveau noté d'importantes commandes.
ailleurs l'ensemble des résultats provisoires de la statistique
mmerciale de la Suisse semble confirmer que, momentané-
ent au moins, la crise est conjurée.

---

(1) Cette activité, qui au moment de la publication du rapport de la
hambre de Commerce s'était accentuée au point de faire croire au
tour des meilleurs jours, s'est subitement ralentie dès la fin du mois
octobre.

Les importations, après être tombées, de 1899 à 1901, de 1,160 à 1,050 millions de francs, se sont relevées en 1902 à 1,128 millions 1/2, tandis que ses exportations ont passé de 836,6 millions en 1901 à 874,3 millions de francs en 1902.

L'augmentation d'exportation de 37 3/4 millions a surtout profité aux broderies, à l'industrie de la soie, aux produits alimentaires et au bétail. L'article qui a le plus progressé est la broderie dont l'exportation a atteint le chiffre de 122,7 millions de francs, qui non seulement est supérieur de plus de 14 millions à ceux des années 1899 et 1901, mais dépasse de 3,5 millions celui de 1900 (119,2 millions) le plus élevé qu'elle eut atteint jusqu'alors. Quant au gain de 14 millions de francs qu'enregistre aussi l'exportation des industries de la soie, la moitié exactement revient à l'industrie bâloise et se répartit ainsi : 4 millions pour les rubans de soie et 3 millions pour la schappe. Bénéficient également d'une augmentation d'une certaine importance les étoffes de Zurich (+ 2,1 millions), les trames (+ 1 million) et les soies a coudre (0,7 million). Le gain des produits alimentaires est dû, en partie à l'abondante récolte de fruits de l'année 1902, qui a pris part à l'exportation pour 6,69 millions contre 1,67 million de francs en 1901, aux produits à base de cacao, 19 1/2 millions contre 15 1/2 millions, au lait condensé 34,13 contre 28,94 millions, aux fromages qui, avec 43,3 millions ont presque retrouvé le plus haut chiffre qu'ils aient atteint (44 millions), qui fut celui de l'année précédente et enfin le bétail, qui, avec 14,8 millions, dépasse de 3 millions l'année 1901.

Bien que l'augmentation de l'exportation de la Suisse en 1902 (37 3/4 millions) corresponde à peine à la moitié de l'accroissement de ses importations (79 millions), on peut voir dans cette augmentation la marque de dispositions plus favorables aux entreprises. Si l'importation de houille, qui est le meilleur indice de la marche des affaires, est simplement restée stationnaire, il faut l'attribuer à la stagnation qui s'est produite dans l'industrie des machines et à la substitution commençante de la force hydraulique au combustible. La plus forte importation (+ 5 millions, chiffres provisoires 7 millions de francs) de fer façonné, les rails et le fer façonné grossier comptant à eux seuls pour 2,2 millions (chiffres provisoires 4,2 millions), semble indiquer une reprise dans l'industrie métallurgique. Ont également bénéficié d'une appréciable plus-value à l'importation, la soie grège (+ 17 millions, chiffres provisoires + 7,2 millions), les déchets et peignés (+ 6,55, chiffres provisoires + 4,1 millions) puis les cotons (+ 11, chiffres provisoires + 6 millions) et la laine (+ 6,25, chiffres provisoires + 5,2 millions) se répartissant entre les matières premières et les tissus et filés. Dans les produits alimentaires, ce sont les céréales qui enregistrent la plus forte augmentation en passant de 5 1/2 à 6 millions de quintaux, représentant une valeur de 8 millions de francs, puis les vins (+ 204,000 hectolitres + 8 mil

ions de francs) (1), le sucre (+ 95,000 quintaux, avec une diminution de valeur de 530,000 fr.) ; les œufs accusent un plus de 1,4 million de francs, le beurre de 1,6 million, le fromage de 1,5 million, l'huile comestible de 1 million, les pommes de terre de 487,000 francs, tandis que les importations fort considérables de café, de malt et de tabac brut n'ont entraîné, à cause de l'avilissement des prix, aucune augmentation essentielle de valeur. Soit par suite d'importations plus considérables, soit par suite d'un fort relèvement des prix, la valeur du gros bétail et des porcs importés a progressé, pour les premiers, de 4,6, pour les seconds de 1 million 1/2 de francs, tandis que les importations de viande et (par suite de la bonne récolte indigène) l'importation des fruits frais, se trouvent respectivement inférieures de 677,000 et 806,000 fr. Les importations de foin et de paille sont en augmentation de 873,000 fr. et celles du cuir de 3,46 millions, soit 18 3/4 contre 15,3 millions en 1901.

Quant aux pays de provenance et de destination et à l'importance des échanges de la Suisse avec chacun d'eux, ils n'ont pu être indiqués, les statistiques les concernant n'ayant pas encore paru au moment de la publication du rapport de la Chambre de Commerce qui ne donne de résultats complets que sur pour l'exportation des trois principales industries de Bâle, les rubans de soie, la schappe et les couleurs de goudron qui ont été :

(1) En ce qui concerne les produits français, c'est surtout l'importation des vins qui s'est fortement accrue ayant doublé exactement depuis 1900. Les statistiques françaises donnent 333,000 hectolitres d'une valeur de 19 millions de francs pour 1902 contre 157,000 hectolitres d'une valeur de 9,2 millions de francs en 1900 et 229,000 hectolitres d'une valeur de 13,1 millions de francs en 1901.

Valeurs d'exportation en 1.000 francs. —	Rubans de soie. —				Chappe. —				Couleurs de goudron. —			
	1899.	1900.	1901.	1902.	1899.	1900.	1901.	1902.	1899.	1900.	1901.	1902.
Exportation vers :	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L'Angleterre	25.125	20.999	19.330	19.166	377	500	436	817	2.342	2.041	2.079	2.521
L'Allemagne	753	377	334	314	17.514	16.015	15.188	16.024	2.650	2.748	2.734	2.922
Les États-Unis	4.209	3.760	4.795	8.277	2.424	2.685	3.056	4.494	4.068	3.675	3.522	3.933
La France	974	2.363	1.549	1.643	2.812	2.091	1.735	1.833	899	725	633	670
L'Autriche-Hongrie	434	325	366	381	2.326	1.923	1.812	1.924	964	889	800	900
L'Italie	480	382	388	343	98	117	95	115	1.130	1.087	1.251	1.255
La Russie	69	56	35	20	52	11	37	16	925	843	574	564
L'Espagne	617	406	366	339	48	69	13	60	601	469	459	401
Les Indes Britanniques	69	65	72	75	»	28	151	201	912	988	1.177	1.002
L'Asie Orientale	82	133	206	111	23	11	»	21	685	755	528	586
La Belgique	172	172	141	162	175	232	185	207	402	433	440	450
Autres pays	2.169	2.264	1.859	2.522	68	82	61	108	859	690	556	753
Totaux	35.453	31.302	29.421	33.353	25.917	23.764	22.769	25.820	16.437	15.343	14.753	15.967

L'exportation des autres produits chimiques et des produits pharmaceutiques de Bâle s'est développée en ces dernières années de la manière suivante :

Exportation de :

	Extraits de substances colorantes.	Extraits de tannin. Liquide.	Extraits de tannin. Solide.	Total.
	—	—	—	—
1899	424.000	+ 581.000	+ 187.000	= 1.192.000
1900	360.000	+ 442.000	+ 208.000	= 1.010.000
1901	340.000	+ 342.000	+ 299.000	= 981.000
1902	383.000	+ 352.000	+ 382.000	= 1.117.000

Exportation de :

	Extraits pharmaceutiques et alcaloïdes.	Autres préparations pharmaceutiques.	Cosmétiques Parfumeries.	Total.
	—	—	—	—
1899.	2.715.000	+ 1.758.000	+ 312.000	= 4.785.000
1900.	2.848.000	+ 2.034.000	+ 604.000	= 5.486.000
1901.	3.193.000	+ 1.920.000	+ 950.000	= 6.063.000
1902.	4.131.000	+ 1.901.000	+ 1.146.000	= 7.178.000

Tandis que toute l'exportation de la Suisse en extraits de teinture et de matières tannantes se compose exclusivement de produits de l'industrie bâloise, celle, beaucoup plus importante et qui s'est développée rapidement, des produits pharmaceutiques et cosmétiques, provient en partie d'autres villes suisses et notamment de Saint-Gall et de Genève.

Indépendamment des données qui précèdent sur le commerce extérieur de la Suisse, fort sommaires d'ailleurs si ce n'est en ce qui concerne l'exportation des principales industries de Bâle, il n'y a plus à retenir de l'introduction du rapport de la Chambre de Commerce que quelques appréciations sur le nouveau tarif douanier suisse. Elles peuvent se résumer ainsi :

Le nouveau tarif a bien des droits plus modérés sur toute une série de matières industrielles auxiliaires, il supprime bien tout droit sur la plupart des matières premières pour lesquelles la Suisse se trouve tributaire de l'étranger, mais, par contre, il va très loin dans le relèvement de ceux qui frappent, soit les produits à demi ou complètement fabriqués, soit les produits alimentaires, de telle sorte que la nouvelle « cuirasse douanière » de la Suisse » même en tenant compte des réductions qu'entraînera la conclusion de nouveaux traités de commerce, menace de peser lourdement « sur les conditions d'existence du peuple et du même coup sur les conditions de vie des industries d'exportation ». On peut se demander ce que deviendrait la Suisse sans ces industries, quand on constate le développement de leur exportation qui, pour les principales d'entre elles, a été :

En broderies et plumetis. . . .	De	93	à 129.5	millions de	francs.
Etoffes de soie, châles et gaze à blutoir	De	75	à 118.9	—	—
Montres	De	83	à 121	—	—
Couleurs de goudron	De	6.6	à 16	—	—
Machines.	De	19	à 47	—	—
Fromage	De	38.1	à 43.3	—	—
Lait condensé.	De	13.3	à 34.1	—	—
Chocolat, etc.	De	1.9	à 19.5	—	—
Totaux de ces exportations .		330	529	millions de	francs.

Augmentation : 199 millions de francs.

Pour maintenir la prospérité de ces industries, on devra s'efforcer, lors des négociations, d'obtenir un tarif d'usage qui ne les comprime pas trop fortement et ne les oblige pas à émigrer à l'étranger plus que par le passé. La Suisse se fait illusion si elle croît pouvoir imiter la politique protectionniste pour le marché intérieur adopté par les grand États qui l'entourent et le faire dans la mesure où certains le voudraient sans amoindrir l'état et le bien-être de sa population. Aucun pays n'a plus que la Suisse besoin de son exportation pour assurer son existence, son activité, le progrès de sa vie économique. Nulle part ailleurs, en effet, on ne trouve des industries qui, comme celles de ses montres, de ses broderies, de ses soieries travaillent dans une telle proportion (90 0/0) pour l'étranger. Les principales, même les plus grandes industries d'exportation de ses partner en politique commerciale produisent presque exclusivement ou tant au moins en majeure partie pour leur marché intérieur et presque accessoirement pour le marché mondial.

« Dès lors, la politique commerciale de la Suisse doit être « essentiellement différente de celles des territoires économi- « ques plus étendus. Dans tous les cas, elle doit faire que ses « industries d'exportation, déjà assez peu favorisées par la nature « et sous divers rapports, ne voieut pas leur existence rendue « plus difficile, et que sa main-d'œuvre n'ait pas à souffrir d'un « renchérissement de la vie occasionné par les charges doua- « nières. On peut encore l'éviter, en partie tout au moins, par « les réductions du tarif général qui seront consenties au cours « des négociations. Plus l'on s'engagera dans cette voie et plus, « par suite, s'accentuera l'écart entre les droits de tarif général « et ceux du tarif d'usage, plus le nouveau tarif général, là où « il en est besoin et où il ne peut en être autrement, remplira « sûrement son office de tarif de combat contre des adversaires « trop irréductibles. Mais, dans aucun cas, le nouveau tarif, « bon pour le combat, ne devrait conduire à une guerre doua- « nière. »

Céréales et minoterie. — L'année 1902 a peu différé de sa devancière. Les prix élevés que le froment a atteints dès l'automne, et qui se sont maintenus avec quelques oscillations insignifiantes pendant tout le printemps, n'ont laissé aux

rines, dont les prix étaient restés stables, aucun gain appré-able. Ils n'ont fléchi qu'après la nouvelle récolte, retombant peu près au niveau de ceux de 1901. Les froments du Kansas ui, l'an dernier, avaient joué un rôle si considérable, l'ont vu nsiblement réduit en 1902. Ceux de Roumanie, beaux et bon arché, ont fait compensation. La Russie, également, a ali-enté le marché de belles qualités et à des prix relativement eu élevés, mais ces conditions favorables ne se sont pas mainte-ues longtemps, et, avant la fin de l'année, tous les froments devenaient sensiblement plus chers. La production indigène, tisfaisante au point de vue de la quantité, a été de qualité ès inégale suivant les conditions de temps sec ou humide ns lesquelles a pu se faire la récolte. Les restrictions apportées régime de réexportation pour les farines françaises ayant ndu « leur exportation sensiblement plus difficile, celle à des-tination de la Suisse a déjà baissé », ce qui a eu pour consé-uence une augmentation dans la demande des farines i-blanches et mi-noires qui, pendant toute l'année, ont trouvé ur débouché à des conditions satisfaisantes. Par suite des ix élevés du maïs, le son et les farines pour l'alimentation du tail étaient très recherchés et ces dernières ont parfois fait faut, celles qu'on pouvait obtenir de l'étranger étant de qua-lé médiocre et de prix inabordables.

Le meilleur état de toutes les industries ne peut manquer voir son influence sur la meunerie, et il y a lieu d'espérer e les tendances à un relèvement, qui s'y sont manifestées au urs de l'année, s'accentueront.

Brasserie. — Cette année encore, l'industrie de la brasserie vait se ressentir de la crise économique comme de la tempé-rure défavorable de l'été, et ne pas enregistrer des résultats us satisfaisants que ceux des dernières années. Son débit a me été inférieur au débit de 1901, sauf pour quelques éta-bssements qui ne l'ont que très peu dépassé.

es prix des matières premières n'ont pas influé d'une façon sible sur les frais de production. La légère augmentation de ux du houblon a été compensée par la diminution de ceux du lt. Si la houille est revenue à un prix normal, on ne saurait olier les prix exorbitants qu'elle a atteints à un moment, ni le u de régularité des arrivages, si bien qu'il y a lieu de se pré-nir par des approvisionnements importants contre le retour pareils faits et, surtout, de songer à s'affranchir de tels incon-ients en cherchant à substituer la force hydraulique au rbon.

a été importé en Suisse 93,919 hectolitres de bière, contre 731 hectolitres en 1901, soit + 9,188 hectolitres. De ces portations, il revient à l'Allemagne 74,881 hectolitres, à triche 18,689 hectolitres, à l'Italie 228 hectolitres, à l'An-lerre 102 hectolitres et 19 hectolitres à la Hollande. On con-te avec surprise que l'importation qui, depuis 1898, était

restée stationnaire avec 84,653 hectolitres, se soit tout à coup accrue de 10 1/2 0/0. L'Allemagne en a bénéficié pour la plus forte part, soit pour 8,777 hectolitres, ce qu'on explique par l'importance de l'élément allemand dans le mouvement des étrangers en Suisse, mais mieux encore par le plus d'activité que déploient les brasseries de Munich pour y développer leur exportation.

La Suisse a exporté 12,474 hectolitres de bière en tonneau, d'une valeur de 303,156 fr., et 13,526 quintaux de bière en bouteille, d'une valeur de 218,510 fr. L'exportation, qui a quelque peu progressé, n'aura jamais une sérieuse importance, soit à cause des droits de douane fort élevés qui l'entravent et surtout parce que la Suisse est tributaire de l'étranger pour ses matières premières.

Importation de viande. — Elle a subi, aussi bien pour la viande conservée que pour la viande fraîche, une diminution très considérable, la première ayant fléchi de 19,118 à 15,205 quintaux métriques et la seconde de 58,015 à 51,780 quintaux métriques. La perte principale est subie par les Etats-Unis, qui n'ont fourni que 8,004 quintaux métriques au lieu de 14,453 quintaux métriques en 1901 et a été compensée en partie par l'apport des pays danubiens (Serbie et Roumanie) qui, après de longues années d'abstention, se présentent de nouveau comme fournisseurs de la Suisse, dont l'accès leur est désormais plus facile qu'à l'Amérique par suite des droits de douane élevés dont sont frappés les produits de cette dernière. Indépendamment de l'Amérique, les pays danubiens ne sont dépassés dans leur importation de viande (1,484 quintaux métriques) que par l'Autriche (1,677 quintaux métriques). Des autres fournisseurs de viande conservée, l'Allemagne et l'Italie ont vu leur importation rester à peu près stationnaire, tandis que celle de la France a passé de 240 à 849 quintaux métriques. Par contre, ce pays a supporté la plus forte diminution en fait de viande fraîche, attendu que son importation est tombée de 41,341 à 35,982 quintaux métriques. Toutefois, les importations de l'Autriche-Hongrie, de la France, des pays danubiens ne sauraient remplacer les viandes américaines, ne pouvant, comme elles, être expédiées en tout temps.

La diminution très considérable de la consommation de viande est due aux prix élevés qui se sont maintenus toute l'année, aussi bien pour les viandes indigènes que pour les viandes étrangères, ceux des viandes d'Amérique n'ayant cessé de monter, pour arriver en octobre et novembre à un taux qu'elles n'avaient plus atteint depuis longtemps. Quant à cette hausse des prix dans laquelle l'Amérique a donné le ton, il faut l'attribuer au fort déficit de sa récolte de maïs en 1902, qui devait entraîner une réduction considérable dans l'élevage des porcs, alors qu'au contraire l'excellente récolte de l'année précédente avait déjà permis aux éleveurs de garder leurs marchandises ou d'en exiger des prix excessifs. En Europe, une

abondante récolte de pommes de terre a, en diverses régions, produit des effets analogues et les importations ont, d'autre part, été entravées par des mesures sanitaires, mais la principale cause du mal est dans la considérable réduction des importations de l'Amérique qui, en même temps que ses propres besoins avaient augmenté, voyait sa production réduite. Malgré cet état du marché, les pouvoirs fédéraux, subissant l'influence des agrariens, n'ont pas hésité à frapper les viandes de droits plus élevés. L'application du nouveau tarif douanier équivaudrait à une prohibition pour les importations américaines, puisque pour celles-ci c'est le tarif général qui serait appliqué. Si les mêmes tendances se maintiennent dans les sphères fédérales, le renchérissement de la viande qui en résultera ne pourra que faire encore décroître la consommation, ce qui ne peut aller sans nuire à la capacité de travail de la population ouvrière et, dès lors, à la prospérité du pays que l'on a cependant la prétention de servir par des droits protecteurs.

Denrées coloniales. — Le commerce des denrées coloniales n'a guère lieu d'être satisfait des résultats de la dernière année : la dépression qui s'était produite en 1901 a persisté et rendu les affaires peu rémunératrices. Toutefois, l'importation pour 1902 accuse une augmentation par rapport à 1901, mais on n'en saurait conclure à une amélioration réelle des conditions de gain. Le fort progrès que l'on constate dans l'importation des cafés est dû plus à la nécessité de reconstituer des stocks épuisés qu'à une augmentation réelle de la consommation. A la difficulté de trouver des débouchés et à la concurrence croissante, vient s'ajouter une dépression, inconnue jusqu'ici, des prix de quelques-uns des principaux articles, si bien qu'on n'en est plus à se demander quel gain on réalisera, mais quelle perte on devra subir, quelque prévoyance que l'on apporte dans les achats.

Café. — Le mouvement de hausse provoqué par un groupe puissant de spéculateurs américains a misérablement échoué, et, sauf une légère reprise pendant les mois d'automne, les prix sont allés décroissant et sont descendus à un niveau inconnu jusqu'à ce jour.

La Suisse a importé en doubles quintaux :

1902.	1901.	1900.	1899.	1898.
98.351	91.303	90.879	100.882	112.200

Sucre. — Pour la Suisse la suppression des primes résultant de la convention de Bruxelles aura pour conséquence une augmentation du prix du sucre de 5 fr. par 100 kilog., ce dont le consommateur indigène ne sera pas seul à se ressentir, mais aussi les industries d'exportation du chocolat et du lait condensé auxquelles il y aurait peut-être lieu d'accorder le remboursement des droits de douane, à moins que l'on n'adopte le procédé plus rationnel et plus simple qui consisterait à abaisser pour elles les droits au-dessous du tarif conventionnel.

En 1902, l'importation du sucre en Suisse s'est élevée en quintaux métriques, savoir:

	1902.	1901.	1900.	1899.
En pain.	165.852	165.541	152.703	143.832
Coupé, cassonade .	130.595	116.486	100.686	101.558
Pilé, etc..	521.254	441.146	541.640	441.390
	817.701	723.173	714.029	686.780

Ont participé à cette importation: l'Allemagne pour 29 0/0, l'Autriche 49 0/0, la France 20 0/0.

Saindoux. — L'Amérique a réussi à accentuer encore la hausse de 1901, favorisée en cela par l'importation moindre des porcs et surtout par sa propre consommation. La marque « Wilcox » a noté, à Anvers, à la fin de chaque mois:

Janvier, 115; février, 114 1/2; mars, 122 3/4; avril, 123 3/4; mai, 126 3/4; juin, 128 3/4; juillet, 131; août, 129 1/2; septembre, 132; octobre, 139; novembre, 143; décembre, 133 1/2, et d'autres marques se sont tenues au même niveau. De tels prix expliquent que l'importation en Suisse ait diminué de 25 0/0. Par contre, celle du beurre frais augmentait à peu près dans la même mesure. Elle a été en quintaux métriques:

	1902.	1901.	1900.	1899.
Saindoux.	15.351	21.020	27.408	30.910
Beurre cuit, margarine, beurre artificiel.	14.076	13.807	14.392	16.106
Beurre frais.	29.946	23.231	19.274	21.208
Total. . .	59.373	58.058	61.074	68.224

L'importation de saindoux a donc diminué de 50 0/0 depuis 1899, tandis que celle du beurre frais a augmenté de 40 0/0 pendant le même temps. La statistique officielle donnait pour 1901, les valeurs d'importation suivantes qui doivent être majorées de 20 à 25 0/0 pour les importations de 1902:

Par 100 kilog.: pour le saindoux: 114 fr.; pour le beurre artificiel: 162 fr.; pour le beurre frais: 290 fr.

Il est évident que le déficit de l'importation de saindoux n'a été couvert, ni par celle du beurre frais, denrée trop chère, ni par le beurre artificiel, qui est resté stationnaire, mais bien plutôt par les beurres mélangés à la margarine, que l'Italie et la Styrie envoient comme beurres véritables; également là où les produits indigènes n'ont pu compenser quelque peu ce déficit, la consommation s'est simplement resserrée, ce qui est regrettable pour l'alimentation générale et devrait bien faire renoncer à la majoration dont les droits sur les beurres ont été frappés.

Pétrole. — Le pétrole américain en tonneau, qui en janvier revenait à Bâle à 19 fr. 50, est lentement descendu jusqu'au

mois de septembre à 18 fr. 50 pour atteindre 20 fr. 65 à la fin de l'année, taux qui aurait été dépassé si les prix plus modérés de l'Autriche et de la Roumanie n'avaient empêché une plus forte hausse. L'Amérique qui fournit le 80 0/0 de l'importation totale reste comme précédemment le premier fournisseur de la Suisse. L'importation, qui accuse une légère augmentation, a été en quintaux métriques :

1902.	1901.	1900.	1899.
—	—	—	—
669.540	651.274	644.419	620.741

Fruits secs. — Les affaires ont été languissantes et peu satisfaisantes. Les fruits étrangers étant chers, le pays a dû, bon gré mal gré, se rabattre sur ses vieux stocks. Il a été importé en fruits secs et fruits pelés 29,183 quintaux métriques d'une valeur de 1,263,332 fr. Par contre, la Suisse a eu une excellente année avec son exportation en fruits frais (563,284 quintaux métriques d'une valeur de 6,688,230 fr.). Elle a tout avantage à exporter ses fruits à l'état frais, le morcellement de la propriété et la grande diversité de ses produits ne lui permettant pas de faire le fruit sec d'une même qualité en quantite suffisante ; ses fruits frais également ont à lutter contre moins de concurrence que n'en rencontreraient les fruits secs.

Riz. — Son importation a augmenté en quintaux métriques :

	1902.	1901.	1900.	1899.
	—	—	—	—
Brut	76.429	53.135	54.081	88.457
Ecossé	47.460	44.416	49.077	61.155
Total.	123.889	97.551	103.158	149.612

Les prix se sont lentement élevés à la fin de l'année.

Le nouveau tarif de douane n'apporte aucune modification essentielle dans les droits de douane sur les denrées coloniales. Ils ont été abaissés sur trois positions.

	Tarif conventionnel actuel.	Tarif général. Ancien.	Tarif général. Nouveau.
		—	—
		(En francs.)	
Gruau de froment .	2	2.50	1
Café.	»	3.50	»
Thé		40	25

Par contre, ils sont relevés pour les positions suivantes :

	Tarif conventionnel actuel.	Tarif général. Ancien.	Nouveau.
		(En francs.)	
Riz	1.50	2.50	4
Fruits à noyaux . .	2.50	5 »	10
Raisins	3 »	15 »	50
Raisins de Malaga .	3 »	15 »	20
Déchets de sucre. .	7.50	7.50	10
Sucre en pains. . .	9 »	9 »	10
Sucre cassé et cassonade	10.50	12 »	12
Huile d'olive. . . .	1 »	1 »	3
Beurre cuit.	10 »	15 »	20
Margarine et beurre de coco	10 »	15 »	20
Balai	2.50	15 »	10

pendant que le saindoux avec 5 fr., n'a pas subi de changement.

Laine. — L'année 1902 peut être considérée comme normale et a donné des résultats satisfaisants à l'industrie et au commerce des laines. Elle a débuté avec des prix bon marché. d'où augmentation de consommation et travail soutenu pour la filature et le tissage ; à la fin de l'année seulement ils ont pris une tendance à la hausse qui fut comparativement au début de 25 à 30 pour cent pour les mérinos, de 35 0/0 pour les crossbred (cheviot), 45 0/0 pour les crossbred (moyens et grossiers).

L'importation en Suisse a été en 100 kilog. nets :

	1902.	1901.	1900.	1899.
Laine brute. . . .	49.574	47.974	42.000	44.533
Laine peignée. . .	10.777	8.557	10.451	12.428

Soie grège.—Les bonnes perspectives qu'offraient les premiers mois de 1902 se sont développées lentement mais d'une façon continue et l'année a été bonne pour le commerce des soies grèges où destransactions normales ont amené une progression modérée mais ininterrompue des prix. Les nouvelles reçues dès le mois de mai sur l'état peu satisfaisant de la récolte dans le nord de la Chine ont eu pour effet une augmentation de transactions, avec des prix s'élevant insensiblement, mais la consommation à Bâle ne s'est pas laissé influencer par ce qu'elle savait des conditions de la production et les prix s'élevant surtout pour les grèges de Chine, les livraisons de marchandises provenant de la nouvelle récolte ont été fort peu nombreuses. C'est seulement en automne et alors qu'une reprise marquée s'est manifestée dans l'industrie des rubans, plus spécialement par des ordres importants venus d'Amérique, que la fabrique bâloise s'est décidée à étendre ses achats qu'elle a encore réalisés à des prix relativement bon marché.

Les établissements les plus importants de séchage des soies en Europe ont conditionné dans les années :

	1902.	1901.	1900.	1899.	1898.
	Kilogrammes.			Kilogrammes.	
	19.826/m	17.863/m	15.362/m	18.713/m	16.935/m
dont Bâle . .	499/m	403/m	372/m	529/m	515/m

Bâle a eu par conséquent du mouvement total :

	1902.	1901.	1900.	1899.	1898.
le	2.52 0/0	2.25 0/0	2.42 0/0	2.83 0/0	3.04 0/0

Des soies séchées dans la condition de Bâle en 1902 étaient destinées : à la place même 70,93 0/0 ; au dehors 18,02 0/0 ; ont été renvoyées à l'expéditeur 11,05 0/0.

Organsin :

Aux négociants en soie de Bâle 6,53 0/0 ; aux fabricants en soie de Bâle 75,79 0/0 ; aux négociants en soie de l'étranger 0,76 pour cent ; aux fabricants de soie de l'étranger 16,92 0/0.

Trame :

Aux négociants en soie de Bâle, 18,54 0/0 ; aux fabricants en soie de Bâle, 66,70 0/0 aux négociants en soie de l'étranger, 1,15 0/0 ; aux fabricants en soie de l'étranger 13,61 0/0.

Chappe. — La situation de la filature de Chappe ne s'est pas améliorée depuis l'an dernier : la disproportion entre les prix de la matière première et ceux des filés s'est encore accentuée et dans une telle mesure pour la plupart des articles, que les filateurs ont travailléà perte. Comme il fallait vivre, ils se sont efforcés d'obtenir un modeste relèvement des prix, mais ils n'y ont réussi que vers les derniers mois, alors que depuis longtemps ceux de la matière première les dépassaient sensiblement. On dut renoncer à tout espoir de voir une réaction se produire sur les déchets lorsque la légère baisse qui se manifesta en juin et en juillet eut aussitôt pour effet de provoquer une vive demande. Quant à la production de la chappe, elle a répondu aux besoins de la consommation, mais au prix de sacrifices considérables de la part des filateurs, la tenacité des consommateurs à résister à une augmentation des prix étant allée jusqu'à leur faire refuser un relèvement de 25 centimes.

Malgré le développement qu'ont pris les tissages de soie et de velours aux États-Unis, Crefeld demeure toujours au premier rang des débouchés tout en se plaignant de n'en pas trouver elle-même pour ses articles, ce qui l'a, il est vrai, amenée, en dernier lieu, à restreindre sa production. On a encore beaucoup usé, quoique moins que l'an passé, des trames simples sur canettes ; la mode n'y est plus aussi favorable, ce qui s'observe surtout en Saxe où la consommation de cet article a presque entièrement cessé, Ce pays, d'ailleurs, n'a presque rien employé pour les étoffes d'habillement et sa consommation de chappe est allée à peu près exclusivement à la bonnetterie. Roubaix a

souffert de la même défaveur de la mode et Lyon, qui même pendant les mauvaises années, a un grand besoin de chappe, a donné pour les trames sur canettes des prix inférieurs à ceux de tous les marchés. Sur toutes les autres places, dont les besoins ne se sont pas accrus, les prix furent également mauvais ; ils le sont demeurés et la situation est telle partout que la filature ne saurait continuer à vivre si elle ne réussissait pas à les relever.

Industrie des rubans. — Bien que ce ne soit pas dans la même mesure que, pendant les deux années précédentes, les fabriques n'ont été qu'imparfaitement occupées, mais, vers la fin de 1902, on a vu se dessiner une reprise qui s'est fortement accentuée dès les premiers mois de 1903, où la production parut avoir quelque peine à suffire à la demande. (1) Ce fut seulement depuis octobre que l'augmentation des prix de la soie eut sa répercussion sur ceux des rubans qui, à partir de ce moment, purent être plus ou moins relevés.

Les velours envers satin en noir ont été très demandés, et bien que les prix fussent inférieurs à ceux de l'an passé, le fabricant y a trouvé son compte, la demande ayant porté, au lieu de numéros étroits, sur des numéros de largeur moyenne plus avantageux pour la production des métiers qui, dans cet article, ont été constamment occupés. Les six premiers mois de l'année ont bénéficié des importantes commandes dont le couronnement du roi d'Angleterre a été l'occasion pour le marché anglais, qui a commandé des genres Jacquard et imprimés sur chaîne avec des motifs appropriés, tant dans les numéros étroits que dans les numéros très larges. De là également sont venues des commandes considérables en moiré antique de couleur, dans les numéros 5, 9 et 16 ; mais, malgré la hausse de la soie, les prix ont tellement fléchi en été, que les fabriques, qui sont outillées pour moirer elles-mêmes, et tenaient à ne pas interrompre leur production, ont seules pu travailler sans perte. Le marché allemand a surtout recherche les façonnés légers et rayés avec effets à jour pour cravates, et l'Amérique a fait elle-même d'importantes commandes en moiré antique, en taffetas brillant, Louisiane et Ecossais. Dans les façonnés, la préférence a, de nouveau, été aux impressions sur chaîne, sur taffetas, puis aux articles linon ou rayé, avec effets à jour.

Comme nouveau genre Jacquard, il s'est fait des galons épais pour garnitures, de 5 à 30 lignes, mais dont les prix élevés ont limité la consommation.

Les tissus en panne unis et glacés, surtout en couleur, ont eu une vente assez importante, et les métiers suffirent à peine à la production des riches écossais larges, qui sont très recher-

(1) Contre toute attente, cette situation ne s'est pas maintenue, ainsi que l'indique une précédente annotation.

chés sur le marché européen, mais ce sont les satins mousseline larges et les taffetas métalliques « en fil de couleur et teints en pièces » qui ont eu le meilleur débouché.

Teinturerie. — Le début de l'année a été bon, alors que le ruban sembla reprendre, ce qui fut de courte durée, la fabrication n'ayant eu aucune activité d'avril à octobre, de telle sorte que les teintureries ont plus travaillé pour Zürich que pour Bâle. Dans les étoffes et les rubans, ce sont les qualités cuites en noir et couleur qui ont donné ; les souples allaient moins biens et les tissus soie et coton ont été tout à fait négligés. Les coloris brillants, déjà mentionnés l'année dernière, ont été encore très demandés et se sont fait leur place. Les rubans étaient aux couleurs claires, blanc, crème, rose, ciel, lilas, turquoise. La teinturerie continue à souffrir et à se plaindre de ce que les rubans ne lui viennent chaque fois qu'en petites quantités, ce qui est exclusif d'un gain appréciable attendu qu'elles se paient au poids et exigent les mêmes préparations que les grandes quantités. Les affaires ont été bonnes dans la teinture et l'impression des rubans liberty ; par contre l'apprêtage des rubans et des filés, surtout de ces derniers, n'a eu qu'une année médiocre.

Industrie chimique et fabrication de couleurs. — Si l'année 1901 s'est caractérisée par une trop forte production, des demandes et débouchés insuffisants et une baisse continue des prix des produits fabriqués, dont les effets n'ont pas été atténués par la baisse qui s'est manifestée vers la fin de l'année dans les prix des matières premières, les fabriques se trouvant encore liées par de vieux traités, l'année 1902 n'a plus eu à souffrir que de la surproduction et des prix de vente, les prix des matières premières s'étant améliorés et les débouchés s'étant développés à vue d'œil. De plus en plus il s'agit de produire de grandes masses : c'est à cette condition seulement qu'il est possible de concourir, étant donnés les prix actuels et les sacrifices qu'entraînent pour le fabricant les frais de publicité, de voyage et de procédés d'application qu'il doit faire. Le producteur ne saurait espérer voir ses frais diminuer plus que s'améliorer les prix de vente. L'avenir de l'industrie est dans une activité et une recherche sans relâche et dans les produits de mérite, assurant plus de gain que les articles qui se vendent par grandes quantités, car, partout où il ne s'agit que de la quantité, les grandes maisons allemandes ont une avance qu'on ne saurait rattraper.

L'augmentation des débouchés provient tout à la fois de l'amélioration générale de la situation de l'industrie textile en Europe et du développement des affaires avec l'Amérique du Nord et l'Asie Orientale. L'industrie bâloise n'a qu'à se féliciter du changement survenu, bien que les prix ne lui permettent pas de grands bénéfices. Du moins, elle n'est plus réduite à chômer ou à travailler pour ses dépôts et paraît sortir de la période difficile ainsi que cela résulte des données suivantes :

Statistique suisse pour les matières colorantes de goudron :

Exportation 1901 . .	31.393 quintaux.	14.753.312 francs.
— 1902 . .	36.185 —	15.966.653 —
Plus.	4.792 quintaux.	1.213.341 francs.

Statistique consulaire de l'exportation aux États-Unis :

Janvier-décembre.

Exportation 1901 en couleurs d'aniline, 3,643,722 fr. ; exportation 1902 en couleurs d'aniline, 4,006,839 fr. ; exportation 1901 produits chimiques, 403,237 fr. ; exportation 1902 produits chimiques, 484,689 fr.

A côté des 15,9 millions d'exportation on a enregistré une importation de 1 3/4 million soit un rapport de 10 à 1. L'industrie des couleurs de Bâle est donc essentiellement une industrie d'exportation. Quant aux pays de destination l'exportation se répartit ainsi :

États-Unis, 3,93 millions = 24,7 0/0 ; Allemagne, 2,92 millions = 18,3 0/0 ; Grande-Bretagne, 2,52 millions = 15,8 0/0 ; Italie, 1,25 million = 8,0 0/0 ; Indes Britanniques, 1,01 = 6.3 0/0 ; Autriche-Hongrie, 0,89 = 5,6 0/0 ; France, 0,66 = 4,1 0/0 ; Russie, 0,56 = 3,5 0/0 ; Japon, 0,50 = 3,1 0/0 ; Belgique, 0,44 = 2,8 0/0 ; Espagne, 0,40 = 2,5 0/0 ; Suède, 0,31 = 2,0 0/0.

Le 36 0/0 de l'exportation totale, soit 5,72 millions, est allé aux pays limitrophes de la Suisse, Allemagne, Autriche, Italie et France. Ce chiffre dit assez l'intérêt qu'a la Suisse à la conclusion de nouveaux traités avec ces États.

Son importation provient presque en totalité de l'Allemagne qui, sur 4,063 quintaux de couleurs importées en Suisse, en a fourni 3,787.

La question de l'extension des brevets aux produits chimiques, qui fit beaucoup de bruit l'an dernier, est encore à l'étude. Depuis lors toutefois les cercles intéressés consultés ont formulé leur avis auprès des autorités fédérales.

Du côté technique, l'année nouvelle n'a apporté aucune nouveauté. On vise plutôt à trouver des procédés plus simples et meilleur marché pour la production des matières colorantes.

Les couleurs de soufre, dont l'assortiment s'est augmenté en 1902 de bruns vifs et de belles couleurs jaunes voient disparaître les préjugés qu'on avait contre elles et gagnent du terrain.

La réduction de la culture et la diminution de la récolte de l'indigo naturel ont de plus en plus assuré le triomphe de l'indigo artificiel. En Allemagne, entre autres, l'importation de l'indigo naturel a baissé de 17,9 0/0 en 1902, par rapport à 1901, tandis que l'exportation de l'indigo artificiel est montée de 137 0/0. Mais ce triomphe a été payé par de sérieuses baisses

de prix déjà signalées l'an dernier. Les dernières ventes d'indigo naturel ont, par suite du manque de marchandises, été réalisées à des prix fermes.

Depuis le mois d'octobre, Bâle fabrique et livre de l'indigo artificiel.

Matières colorantes naturelles. — Le trafic suisse en matières colorantes naturelles a été :

Exportation : 1902, de 4,975 q. m. pour 382,754 fr. ; 1901, de 4,781 q. m. pour 339,952 fr.

Importation : 1902, de 3,559 q. m. pour 302,515 fr. ; 1901, de 2,697 q. m. pour 229,245 fr.

Le trafic en produits de la série des substances tannantes a pris une grande importance en ces dernières années, savoir :

Extraits de substances tannantes liquides :

Exportation en 1902 : 7,116 q. m., 352,066 fr.; Importation en 1902 : 14,438 q. m., 550,470 fr.

Extraits de substances tannantes solides, acide gallique, tannin.

Exportation en 1902 : 1,784 q. m., 381,995 fr. ; importation en 1902 : 558 q. m., 126,612 fr.

Industrie des machines et constructions en fer. — La dépression générale dans l'industrie des machines mentionnées l'an dernier a persisté en 1902, sauf pour quelques parties qui, vers la fin de l'exercice, ont bénéficié de l'essor de l'industrie textile. La grande quantité de produits allemands invendus, que l'Exposition de Dusseldorf a jetés sur le marché a à peu près suffi à couvrir les besoins, d'ailleurs restreints, surtout en grandes machines et favorisé l'affaiblissement des prix. Si à la fin de l'année ils se sont un peu relevés, ils sont généralement restés bas et il n'a pu être question de réaliser des bénéfices mais tout au plus de couvrir les frais de fabrication.

L'adoption du nouveau tarif douanier permet d'espérer, qu'au cas de dénonciation des traités liant la Suisse avec les États voisins et spécialement l'Allemagne, il sera possible d'obtenir pour l'industrie des machines une importante réduction des droits prevus aux nouveaux tarifs et qui, tels qu'ils sont, ne permettraient pas à la Suisse de concourir avec l'étranger.

Quant à la construction et aux entreprises, elles devaient se ressentir du mauvais état général des affaires et la diminution des besoins a produit une forte concurrence et une baisse des prix dans l'industrie des métaux. A Bâle même, les conditions du marché ont été moins défavorables par suite des entreprises de travaux publics ou privées qui se trouvaient engagées, et la perspective que l'on y a de grands travaux publics, tels que la reconstruction du pont du Rhin et des deux gares, jointe à ce fait que l'administration des chemins de fer fédéraux a prévu à son budget un fort accroissement de dépenses, font espérer

qu'il se produira une amélioration constante, quoique lente, dans la situation.

Electricité. — Si l'année 1902 n'a pas non plus été bonne pour l'industrie électrique, du moins celle-ci y a repris une situation plus normale, en renonçant, pour se limiter à son objet, aux spéculations et entreprises hasardeuses dans lesquelles elle s'était compromise. Pour le monde des capitalistes, le discrédit qui avait atteint l'industrie électrique et ses créations, a été un coup fort rude qui s'est fait vivement sentir à Bâle. On semble y être revenu à une appreciation plus juste de la situation en se gardant également d'un trop grand optimisme ou d'un pessimisme exagéré.

Un certain nombre de grands établissements dans lesquels la place de Bâle était spécialement engagée, se sont révélés comme tout à fait viables et sont entrés dans une période de saine activité. On ne croit plus à la mine d'or que devait être l'industrie électrique, mais on sait que la plupart des usines sont devenues bonnes lorsqu'elles ont eu le temps de se développer normalement et, qu'à cette condition, elles peuvent fournir un travail rémunérateur, si l'on s'est montré prudent dans les études préliminaires et l'organisation.

L'existence de grands établissements qui sont nombreux et généralement bien montés fait que la production reste supérieure à la demande, que la concurrence est intense et que les prix sont extrêmement bas.

Commerce du fer. — Même marche lente des affaires dont avait souffert l'année précédente avec des débouchés insuffisants et des prix bas et qui s'est terminée sans que se soient présentées des perspectives meilleures.

Fer brut. — L'importation de fer brut, de vieux fer et de blocs s'est élevée :

En 1902, à 67,115 tonnes ; en 1901, à 65,240 tonnes ; en 1900, à 98,107 tonnes.

La légère supériorité des chiffres de 1902 sur ceux de 1901, ne doit pas être attribuée à une augmentation des besoins, mais à la nécessité de reconstituer les dépôts qu'on avait laissé s'épuiser. Les fonderies se sont plaint assez généralement du manque de travail. Quelques ateliers de la Suisse orientale ont seuls retrouvé, en automne, une activité satisfaisante, par suite de l'amélioration qui s'est produite dans l'industrie de la broderie.

Ont pris part à l'importation (en tonnes) :

	Allemagne.	France.	Belgique.	Grande-Bretagne.	Suède.	Amérique.
1902.	32.674	20.494	585	12.686	185	142
1901.	22.210	24.075	359	17.402	663	450

Ainsi que le montrent ces chiffres, l'importation de l'Allemagne s'est développée au détriment de celles de l'Angleterre et de la France.

Les transactions sur le fer brut ont été généralement faibles et les prix peu rémunérateurs.

Fers ouvrés. — L'amélioration que l'on pressentait déjà, en 1901, dans le commerce des fers ouvrés s'est ensuite produite d'une manière extraordinairement rapide. Provoquée par un brusque mouvement de hausse, elle s'est fait sentir dès le commencement de janvier, par un désir d'achat, d'abord chez les négociants en gros, puis dans les grands ateliers, moins dans le commerce de détail et portant surtout sur les fers de construction.

Les énormes besoins qu'a produits le gigantesque effort de l'industrie métallurgique en Amérique a eu sur les prix une influence dont la Suisse s'est ressentie elle aussi.

Pour le fer laminé, on constata dès le premier trimestre une élévation de prix d'environ 15 0/0, mais les fers-blancs et les tuyaux en fer forgé et les tuyaux de fonte ont été moins touchés. Les tuyaux de fonte de l'industrie du pays, quoique tenant des prix semblables et même plus élevés que les produits étrangers, se sont vus cependant préférés à ceux-ci, dont l'importation a franchement diminué.

La forte reprise des premiers mois de l'année ne s'est toutefois pas maintenue et, dès la fin du premier semestre, les affaires se sont ralenties, les prix ont baissé et, vers l'hiver, ce fut la déroute, plus d'un négociant ayant, au début, exagéré ses achats; néanmoins, l'importation s'est élevée à 165,858 tonnes, contre 130,965 en 1901. Elle se répartit ainsi entre les divers produits :

Importation de fer laminé, fer-blanc, tuyaux, etc., pour 1902.

	Numéros.	Allemagne.	France.	Belgique.	Grande-Bretagne.	Suède.	Autres pays.	Total.
	—	—	—	—	—	—	—	—
		Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Rails, fer en barre, tôles, tôles grossières . .	279	92.317	3.894	225	29	226	98	96.789
Rails, fer façonné, fer en barre, dimensions fines	280	18.271	866	95	1.406	1.474	297	22.409
Fil de fer de 5 à 11 millimètres	281	5.075	283	10	3	6	5	5.382
Tôle au-dessous de 3 millimètres	282	4.885	118	316	17	6	22	5.364
Tôle au-dessous de 3 millimètres plombée, zinguée	283	2.852	104	1.438	12.644	»	6	17.044
Fonte, tuyaux en fonte grossiers et bruts . .	286	3.569	2.487	111	51	»	71	6.289
Autres articles en fonte	287	2.292	727	57	38	2	510	3.626
Tuyaux tirés bruts	288	8.210	271	93	37	40	304	8.955
Total		137.471	8.750	2.345	14.225	1.754	1.313	165.858
En 0/0		82.88	5.27	1.41	8.58	1.06	0.80	

Commerce de charbons. — Mauvaise année encore pour le commerce des charbons, qui n'est pas sorti de la période descendante et doit, depuis longtemps, se contenter de profits minimes. La tendance qui reparaît chez le consommateur à se préoccuper avant tout du prix, non de la qualité, n'est pas pour améliorer la situation et la rendre plus saine et les perspectives pour l'avenir ne se présentent pas plus rassurantes malgré la reprise dans les industries.

Avec 1,892,627 tonnes en 1892, l'importation reste à peu de chose près au chiffre de l'an dernier qui était de 1,868,773 tonnes.

Comme nouveauté dans le commerce local, il y a lieu de citer la fondation à Bâle d'une société par actions des importateurs de briquettes de houille brune. L'échec du projet de prolongation jusqu'à Bâle du canal de Huningue ne fait pas que l'on y ait définitivement renoncé à une amélioration des communications par eau. L'obstacle est moins dans les difficultés techniques que dans la résistance des principales places actuelles de dépôt sur le Rhin qui redoutent d'être par là dépossédées d'un certain trafic.

Expéditions et transports. — Le trafic des chemins de fer étrangers débouchant à Bâle a été en 1902 (1) :

Chemin de fer d'Alsace-Lorraine :		
A l'arrivée	1.488.814	tonnes.
dont 1.008 181 tonnes de charbon, houille et coke.		
Au départ	129.696	—
Chemins de fer badois :		
A l'arrivée	272.479	—
dont 42.403 tonnes de charbon, houille et coke.		
En outre leur trafic direct dans la direction de la Suisse	164.533	—
Au départ	152.911	—
En outre leur trafic provenant directement de la Suisse	11.010	—
Total	2.218.769	tonnes.
Comparativement à 1901	2.086.145	—
Soit en plus	132.624	tonnes.

Les recettes des bureaux de douane situés dans le canton de Bâle-Ville se sont élevées :

En 1902 à	16.334.623 fr.	30
En 1901 à	15.157.132	04
Différence en faveur de 1902	1.177.491 fr.	26

(1) Le trafic des principales lignes suisses aboutissant à Bâle, parmi lesquelles se trouve également la communication Delle-transit, n'est pas encore connu.

Un article qui a presque disparu du trafic de transit de Bâle est le coton brut américain. Autrefois il arrivait en Suisse par Liverpool, le Havre, la vallée badoise de la Wiese et l'Oberland badois ; aujourd'hui Brême s'en est emparé grâce à une organisation spécialement combinée en vue de ce trafic. Maintenant les filateurs couvrent presque exclusivement leurs besoins par des achats en wagon auprès des négociants de cette ville et le coton destiné à la Suisse orientale y est dirigé par les stations frontières de l'est du Grand-Duché de Bade.

Aucune modification n'est à signaler dans l'organisation des transports, mais parmi les changements de tarifs, il y a lieu de mentionner les tarifs de transit bon marché mis en vigueur par les chemins de fer français dans le courant de l'année et qui ont détourné de la route de Bâle certaines marchandises qui se sont acheminées vers les stations frontières des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

La navigation du Rhin, qui intéresse également le trafic sur Bâle, a été ouverte jusqu'à Strasbourg du commencement de mars jusqu'au milieu d'octobre et toute l'année par Mannheim, à l'exception de quelques jours d'hiver où elle fut entravée par les glaces. Il s'est formé un syndicat des compagnies de navigation sur le Rhin qui a sensiblement élevé les prix de transport ce qui ne s'explique guère quand on sait que la plupart, du temps les divers ports sur le Rhin ont une quantité de bateaux au repos faute de chargement. Il est donc peu probable que l'essai du syndicat puisse être de longue durée, autrement le trafic aurait tôt fait, s'il n'offre plus l'appât de prix avantageux, de se détourner de la voie fluviale, plus lente et moins sûre et qui, dans maints cas, ne peut être que difficilement utilisée, pour donner la préférence au transport par chemin de fer.

A. Dutrait,
Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 29 OCTOBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 270

Possessions anglaises d'Amérique.

TERRE-NEUVE

Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'exercice 1901-1902

VENTE AU NUMÉRO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL ET Cie

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

N méros.			Prix.
251.	—	**Perse** : I. Commerce général de la Perse du 21 mars 1901 au 20 mars 1902. — II. Importations. — III. Exportations. - IV. Maisons de commerce européennes en Perse. - V. Voies de communication. — VI. Industries et sociétés en Perse ; principaux produits du pays. — VII. Banque. — VIII. Régime douanier en Perse. — IX. Change. — X. Développement du commerce français en Perse.	» 40
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation.	» 20
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares.	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 30
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902.	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'Etat de Washington.	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 20
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902.	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901.	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902.	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902	» 20

POSSESSIONS ANGLAISES D'AMÉRIQUE

TERRE-NEUVE.

Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'exercice 1901-1902.

COMMERCE GÉNÉRAL.

Saint-Jean, le 6 août 1903... Le commerce général de la colonie de Terre-Neuve s'est élevé pendant l'exercice fiscal 1901-1902 (1er juillet au 30 juin) à la somme totale de 17,389,209 dollars, 90,423,887 fr. (1), dont : 7,836,685 dollars, 40,750,762 fr. à l'importation ; 9,552,524 dollars, 49,673,125 fr. à l'exportation, faisant ressortir, par comparaison avec les échanges totaux de l'exercice 1900-1901, qui n'avaient atteint que 15,836,481 dollars, 82,349,702 fr., une augmentation de 1,552,728 dollars, 8,074,186 fr., dont 360,182 dollars, 1,872,946 fr. à l'importation et 1,192,546 dollars, 6,201,240 fr. à l'exportation.

Le résumé du commerce général de cette colonie pendant les cinq dernières années est indiqué au tableau suivant :

Années.	Importations.		Exportations.		Total.	
—	Dollars.	Francs.	Dollars.	Francs.	Dollars.	Francs.
1897-98	5.188.863	26.982.087	5.226.933	27.180.052	10.415.796	54.162.139
1898-99	6.311.244	32.818.469	6.936.315	36.068.838	13.247.559	68.887.307
1899-00	7.497.147	38.985.164	8.627.576	44.863.395	16.124.723	83.848.559
1900-01	7.476.503	38.871.816	8.359.978	43.471.886	15.836.481	82.349.702
1901-02	7.836.685	40.750.762	9.552.524	49.673.125	17.389.209	90.423.887

Les résultats économiques de l'exercice 1901-1902 font donc ressortir un réel progrès des transactions économiques de la colonie de Terre-Neuve qui se sont élevées de 54,162,139 fr. à 90,423,887 fr., soit une augmentation de plus de 40 0/0, pendant la dernière période quinquennale, et, sauf une légère rétrogradation en 1900-1901, l'accroissement du commerce terre-neuvien a été constant ; mais c'est principalement sur les exportations que le bénéfice a été réalisé, celles-ci ayant passé de 27,180,052 francs à 49,673,135 fr., soit un gain de 22,493,073 fr. 45,3 0/0 ; tandis que les importations, qui sont montées de 26,982,087 fr. à 40,750,762 fr., n'ont gagné que 13,768,675 fr., 33,7 0/0.

(1) Le dollar est calculé au change de 5 fr. 20.

Ces résultats sont des plus satisfaisants, et la colonie s'est trouvée, en fin d'exercice, dans une situation prospère et stable, aussi bien au point de vue financier qu'au point de vue commercial. Les chiffres mentionnés plus haut en sont la preuve, ils donnent, en outre, une indication certaine du développement des ressources intérieures, le témoignage de l'esprit d'entreprise de ses habitants et la justification de la politique du gouvernement libéral qui régit le pays.

Finances.

L'état des finances de la colonie de Terre-Neuve ressort des relevés ci-dessous, qui donnent le détail des recettes et des dépenses de cette possession anglaise depuis l'exercice 1897.

1° *Recettes.*

Les principaux chapitres de recettes de Terre-Neuve sont :

1° Le produit des douanes, le plus important de tous, on pourrait presque dire l'unique chapitre, puisqu'il fournit à lui seul plus de 90 0/0 du revenu total de la colonie. Il gagne 634,332 dollars en cinq ans, soit une augmentation de plus de 68 0/0 ;

2° Les postes, dont les résultats ont baissé dans de notables proportions depuis 1898, et qui laissent d'ailleurs un sérieux déficit au Trésor colonial tous les ans ;

3° La vente des terres domaniales qui ont presque triplé depuis 1898 ;

4° Les recettes diverses, qui se composent principalement des droits d'accise sur les spiritueux, des amendes et pénalités, patentes et licences, droits de timbre, produit des prisons et redevances diverses.

Les chiffres totaux des recettes réalisées dans l'étendue de la colonie, pendant les cinq dernières années, sont les suivants :

Années.	Produit des douanes.	Postes.	Terres domaniales.	Recettes diverses.	Total.
			Dollars.		
1897-1898 . .	1.374.862	100.000	5.695	60.862	1.541.419
1898-1899 . .	1.567.085	56.740	3.341	126.569	1.753.735
1899-1900 . .	1.906.891	57.210	9.505	138.032	2.111.638
1900-1901 . .	1.897.952	57.952	11.796	94.881	2.060.581
1901-1902 . .	2.008.194	61.424	14.243	109.663	2.193.526

2° *Dépenses.*

Les dépenses de la même période sont indiquées au résumé ci-dessous

1897-1898, 2,362,496 dollars ; 1898-1899, 1,864,836 dollars ; 1899-1900, 1.983,445 dollars ; 1900-1901, 2,108,729 ; 1901-1902, 2,289,603 dollars.

Ces totaux ont été affectés dans les proportions suivantes aux différents chapitres du budget terre-neuvien :

Nature des dépenses.	1900-1901.	1901-1902.	Augmentation.	Diminution.
		Dollars.		
1° Dépenses ordinaires.				
Intérêts de la Dette publique	673.204	737.243	64.039	»
Gouvernement civil	106.700	127.114	20.414	»
Pensions de retraite	14.556	13.999	»	557
Justice	144.658	154.088	9.430	»
Pouvoirs législatifs	28.500	29.372	872	»
Instruction Publique	158.238	163.853	5.615	»
Assistance Publique	207.308	215.466	8.158	»
Phares et signaux	50.525	49.983	»	542
Agriculture et mines	12.624	13.369	745	»
Marine et pêcheries	49.445	50.845	1.400	»
Ponts et chaussées	180.449	172.348	»	8.101
Postes	229.208	255.719	26.511	»
Douanes	83.200	100.914	17.714	»
Dépenses diverses	86.337	45.152	»	41.185
	2.024.952	2.129.465	154.898	50.385
	Augmentation		104.513	
2° Dépenses extraordinaires.				
Travaux publics	42.390	145.722	103.332	»
Agriculture	41.387	14.416	»	26.971
Total	2.108.729	2.289.603	258.230	77.356
	Augmentation		180.874	

La Dette publique de Terre-Neuve est de 19,647,218 dollars, 102,165,533 fr.

IMPORTATION.

Nous avons vu plus haut que le total des importations de la colonie de Terre-Neuve avait atteint, pendant l'exercice 1901-1902, la somme totale de 7,836,685 dollars ou 40,750,762 fr.

Le relevé ci-dessous donne le détail des principaux articles dont se composent ces importations, abstraction faite des objets d'une valeur inférieure à 10,000 dollars (52,000 fr.) :

Désignation des articles.	Valeurs.
Animaux vivants	97.105 dollars.
Avoine	85.528 —
Beurre	112.638 —
Bœuf salé	219.128 —
Bijouterie	17.865 —
Chanvre	156.331 —
Charbon de terre	345.968 —
Chocolat	12.774 —
Ciment	12.563 —
Confiserie	16.067 —
Consommation (articles divers de)	66.180 —
Cordages	33.813 —
Cuir manufacturé et objets de cuir	300.297 —
Douelles	25.829 —
Épiceries	95.320 —
Fantaisie (objets de)	181.946 —
Farine	1.360.436 —
Ferblanterie	16.324 —
Filets	32.654 —
Foin	14.184 —
Fromage	22.721 —
Fruits frais	60.040 —
Fruits conservés	41.630 —
Goudron	12.536 —
Horlogerie	12.697 —
Huiles essentielles	10.074 —
— fixes	41.042 —
— diverses	138.768 —
Lard et jambon	32.422 —
Livres	36.321 —
Mélasses	262.687 —
Meubles	39.752 —
Numéraire	23.798 —
Objets fabriqués	90.741 —
Papeterie	71.991 —
Papier d'imprimerie	17.159 —
Papier de tenture	19.424 —
Peinture	61.691 —
Pétrole	73.657 —
Produits pharmaceutiques	58.550 —
Pianos	15.292 —
Pois secs	26.195 —
Porc (viande de)	388.874 —
Porcelaine	37.281 —
Quincaillerie, outils, machines	663.305 —
Savon	38.644 —
Sel	132.535 —
Sucre	139.604 —
Suif et graisse	42.517 —

Désignation des articles.	Valeurs.
Tabac	64.961 dollars
Tissus de laine et de coton	1.287.571 —
Thé	154.340 —
Toile cirée (vêtements de)	36.667 —
Toile à voile	50.504 —
Tourteaux	27.560 —
Verrerie	43.660 —
Viandes diverses	28.273 —
Vins et spiritueux	69.697 —
Divers	258.544 —
Total	7.836.685 dollars.

La valeur totale des importations de la colonie de Terre-Neuve se répartit ainsi qu'il suit par pays de provenance et par ordre d'importance :

Provenances.	1900-1901.	1901-1902.	Augmentation.	Diminution.
	(Dollars.)			
Angleterre	2.328.621 99	2.244.178 58	» »	84.443 41
Canada	2.489.499 38	2.612.042 58	122.543 20	» »
Colonies angl.	359.847 15	199.392 »	» »	160.455 15
États-Unis	2.088.465 45	2.501.806 08	413.340 63	» »
Allemagne	33.467 18	84.073 86	50.606 68	» »
Espagne	99.646 »	80.314 »	» »	19.332 »
Belgique	373 29	42.115 65	41.742 36	» »
Portugal	28.169 20	25.724 »	» »	2.445 20
Hollande	15.451 »	17.928 »	2.477 »	» »
France	6.453 »	7.753 »	1.300 »	» »
Colonies françaises	16.441 11	14.565 77	» »	1.875 34
Suède et Norvège	7.009 40	3.942 8	» »	3.066 60
Italie	1.902 »	1.668 »	» »	234 »
Divers	1.157 »	1.181 »	24 »	» »
	7.476.503 15	7.836.685 32	632.033 87	271.851 70
			360.182 17	

Le progrès réalisé d'une année à l'autre a donc été de 360,182 doll. 17.

Les pays qui bénéficient de cette augmentation sont :

Les États-Unis, pour 413,340 doll. 63 ; le Canada, pour 122,543 dollars 20 ; l'Allemagne, pour 50,606 doll. 68 ; la Belgique, pour 41,742 doll. 36 ; la Hollande, pour 2,477 dollars ; la France, pour 1,300 dollars.

Par contre, les pays qui ont vu leur commerce d'importation à Terre-Neuve rétrograder, sont :

Les colonies anglaises 160,455 doll. 15; l'Angleterre 84,443 dollars 41; l'Espagne 19,332 dollars; la Suède et Norvège 3,066 dollars 60; le Portugal 2,445 doll. 20; les colonies françaises 1,875 doll. 34; l'Italie 234 dollars.

Le Canada vient au premier rang des pays qui envoient des marchandises à Terre-Neuve. Son commerce avec cette colonie, 2,612,042 doll. 58, représente environ 33 0/0 des importations totales.

Viennent ensuite les États-Unis, avec une importation de 2,501,806 dollars, représentant 32 0/0 du total, et l'Angleterre, dont le commerce, 2,244,178 dollars, représente 28.60 0/0 du total; enfin, les colonies anglaises, avec 199,392 dollars, soit 2 0/0.

Ces trois contrées absorbent pour ainsi dire à elles seules le commerce d'importation de Terre-Neuve. Les deux premières fournissent à la colonie la majeure partie des produits d'alimentation dont elle a besoin, ainsi que des objets manufacturés; l'Angleterre envoie aussi des articles de consommation, mais principalement des objets fabriqués et des tissus.

L'Allemagne est en progrès sérieux, ayant plus que doublé ses importations d'une année à l'autre. Son importation s'est élevée de 1,794 dollars en 1898 à 84,073 dollars en 1902, avec les fluctuations suivantes :

Années.	Dollars.	Francs.
1897-1898. . . .	1.794 25	9.330
1898-1899. . . .	5.190 »	26.988
1899-1900 . . .	11.028 »	57.345
1900-1901. . . .	33.467 18	174.030
1901-1902. . . .	84.073 86	437.184

France.

La France ne vient qu'au 10e rang parmi les pays importateurs, après l'Espagne, la Belgique, le Portugal et la Hollande, avec un chiffre insignifiant de 7,735 dollars; elle a cependant fait quelques progrès pendant ces dernières années, ainsi que l'établissent les chiffres ci-dessous :

Montant des importations.

Années.	Dollars.	Francs.
1897-1898	523	2.720
1898-1899	6.922	35.995
1899-1900	4.026	20.935
1900-1901	6.453	33.556
1901-1902	7.753	40.316

On ne peut toutefois s'empêcher d'être frappé de leur extrême modicité lorsqu'on les rapproche des résultats obtenus par nos concurrents et de regretter qu'aucun effort et aucun sacrifice ne soient tentés en vue de faire donner à nos importations un rendement plus en rapport avec les progrès de notre industrie.

La comparaison des importations françaises à Terre-Neuve avec celles de l'Allemagne donne lieu aux constatations suivantes :

Désignation des produits.	Importations françaises.	Importations allemandes.
	Dollars.	Dollars.
Chocolat	254	130
Ciment	»	2.370
Cognac et eaux-de-vie	1.956	»
Confections	»	431
Épicerie	63	6
Huiles	2.950	»
Houblon	»	276
Margarine	580	»
Peinture	531	»
Produits pharmaceutiq.	10	1.024
Pianos	»	2.510
Porcelaine	347	1.416
Quincaillerie	»	17
Riz	»	3.565
Sardines	101	»
Spiritueux divers	»	102
Sucres	»	71.152
Tabac, cigares, cigarettes	»	715
Tissus et nouveautés	»	305
Verrerie	81	31
Vins mousseux	168	»
— autres	635	»
Articles non dénommés	77	23
	7.753	84.073

Ces chiffres n'indiquent sans doute pas la valeur exacte et réelle des produits français vendus sur le marché de Terre-Neuve, car une partie de ces produits, empruntant une voie étrangère (Angleterre, États-Unis ou Canada) pour pénétrer dans cette colonie, est probablement attribuée à ces divers pays par les statistiques de la douane. Quoi qu'il en soit, nous avons de bonnes raisons de croire que la fraction qui échappe ainsi à l'investigation est de peu d'importance.

Abstraction faite des vins, spiritueux, des huiles, de la margarine et de quelques rares autres objets, on peut dire que notre commerce d'importation avec Terre-Neuve est nul, puisqu'il atteint à peine un millième du mouvement total.

Non seulement Saint-Jean n'est relié à la France par aucune ligne de navigation sous pavillon français; mais encore, il n'existe pas de communications directes avec la France, les vapeurs étrangers, qui font escale ici, faisant uniquement le service entre l'Angleterre et la côte d'Amérique : États-Unis ou Canada.

Il n'existe pas de maison de commerce française à Saint-Jean et cette ville n'est jamais visitée par aucun voyageur ou représentant de nos industries nationales.

Aussi les produits français sont-ils inconnus dans les différents magasins de la ville. On n'y trouve ni tissus, ni nouveautés, ni draperie, soieries, étoffes, chapellerie, lingerie, ganterie, chaussures, articles de modes ou objets de fantaisie de provenance française. De même, pas de meubles, tentures, tapisserie, étoffes ou objets d'ameublement français.

Pas non plus de bijouterie, orfèvrerie, horlogerie, de quincaillerie, coutellerie, d'outils ou instruments quelconques d'origine française. Il ne se vend point d'essences, parfumerie ou objets de toilette français. Aucun de nos produits chimiques ou pharmaceutiques chez les pharmaciens ou droguistes et pas de conserves alimentaires françaises dans les magasins de comestibles.

On objecte, il est vrai, ici comme en beaucoup d'autres endroits, qu'en raison de leur supériorité, le prix de revient de nos produits, augmenté des droits de douane considérables imposés à l'entrée, serait trop élevé pour pouvoir soutenir la concurrence des similaires étrangers, quoique ceux-ci soient de moins bonne qualité, le client recherchant par dessus tout le bon marché. Il n'en est pas moins de fait que les articles français, absents du marché, ne sont jamais offerts aux consommateurs qui auraient intérêt à les connaître et qui, après les avoir mis en comparaison, ne manqueraient sans doute pas de les apprécier et de les acheter.

Au nombre des divers pays qui envoient des marchandises à Terre-Neuve, la douane locale fait figurer, ainsi qu'on l'a vu ci-dessus, les colonies françaises. Il convient de remarquer qu'une seule de nos colonies participe au mouvement d'importation, celle de Saint-Pierre et Miquelon.

Les échanges avec la colonie française voisine atteignent une valeur totale de 14,565 doll. 77 (75,742 fr.), dont un seul article : les vêtements de toile pour marins et pêcheurs, absorbe à lui seul 13,483 dollars (71,112 fr.).

EXPORTATION.

La valeur des exportations de Terre-Neuve se répartit ainsi qu'il suit pour les quatre dernières années :

Désignation des produits.	1898-1899.	1899-1900.	1900-1901.	1901-1902.
		(Dollars.)		
Pêcheries.	5.889.135	7.015.964	6.907.949	7.356.881
Agriculture. . . .	11.915	15.681	7.294	2.258
Forêts	75.853	199.101	114.309	168.777
Mines.	622.002	1.047.232	850.720	1.282.311

Désignation des produits.	1898-1899.	1899-1900.	1900-1901.	1901-1902.
		(Dollars.)		
Peaux et fourrures	176.672	207.199	334.081	486.563
Gibier	»	1.602	2.636	3.030
Objets divers . . .	93.735	23.361	15.965	12.033
Total des produits de la colonie . .	6.869.312	8.510.140	8.232.954	9.311.853
Espèces monnayées	282	29.247	39.169	50.031
Marchandises réexportées.	66.721	88.189	87.855	190.640
Total des exportations.	6.936.315	8.627.576	8.359.978	9.552.524

La comparaison des résultats des deux derniers exercices donne lieu aux constatations suivantes :

Les produits : des pêcheries gagnent 448,932 dollars ; des mines 431,591 dollars ; des peaux et fourrures 152,482 dollars ; des forêts 54,468 dollars ; du gibier 394 dollars.

Par contre, les produits de l'agriculture diminuent de 5,036 dollars ; les objets divers de 3,932 dollars.

L'excédent net des exportations en faveur de 1901-1902 s'élève donc à 1,192,546 dollars, soit un gain de 14.25 0/0 d'une année à l'autre. Sur ce chiffre :

Les produits de la colonie absorbent.	1.078.899	dollars.
Les espèces monnayées —	10.862	—
Les marchandises réexportées —	102.785	—
	1.192.546	dollars.

A l'occasion d'un récent discours sur le vote du budget colonial, l'honorable E. M. Jackman, Ministre des Finances, n'hésitait pas à déclarer que les résultats atteints par le commerce d'exportation de la colonie pendant les cinq dernières années, constituaient un « record » dont les Terre-Neuviens pouvaient à bon droit être fiers. Il ajoutait que l'étude des statistiques locales permettait de se rendre un compte exact du degré de prospérité de la colonie au point de vue économique et de la stabilité de sa situation financière. Ce serait un moyen, disait-il, de faire grandir la confiance du peuple dans l'avenir de la colonie.

Ces appréciations optimistes, basées sur la réalité des faits, n'avaient d'ailleurs rien d'exagéré.

Les différents pays qui ont pris part au mouvement des exportations terre-neuviennes sont les suivants :

Pays de destination.	1897-1898.	1898-1899.	1899-1900.	1900-1901.	1901-1902
			(Dollars.)		
Angleterre.	1.335.920	1.443.266	1.942.093	1.831.941	2.104.932
Canada . .	482.512	541.727	520.137	711.746	1.046.109
Colonies anglaises. .	453.966	1.013.858	1.282.378	913.598	1.141.424
Brésil . . .	1.288.728	1.912.868	2.068.586	2.100.031	1.711.520
Portugal. .	753.258	799.649	1.009.027	1.187.676	1.452.944
États-Unis .	427.478	620.056	1.005.525	884.068	1.207.461
Hollande. .	25.340	110.010	147.978	98.100	217.025
Espagne. .	125.262	88.317	291.053	364.256	251.676
Allemagne.	74.147	143.613	137.907	111.696	159.174
Italie . . .	172.875	140.397	112.870	30.000	112.039
France . .	5.650	14.387	38.892	77.660	50.005
Antilles américaines. .	»	5.505	14.900	8.475	40.683
Belgique. .	1.250	13.520	20.484	19.431	18.153
Danemark.	9.000	24.285	18.175	4.950	15.075
Colonies françaises	19.147	38.079	2.129	5.395	11.303
Colombie .	»	»	1.474	6.578	10.009
Divers. . .	32.400	26.778	13.968	4.377	2.992
Total . .	5.226.933	6.936.315	8.627.576	8.359.978	9.552.524

Nous avons indiqué ci-dessus que, sur le total des exportations de Terre-Neuve, les produits de cette colonie représentaient une valeur de 9,311,853 dollars (48,421,636 fr.), soit 97.38 0/0 de l'ensemble.

Ce sont les produits de la pêche et des mines qui, avec les peaux et fourrures, constituent les principaux éléments de l'exportation terre-neuvienne, et forment la base des ressources du pays. En effet :

Le produit des pêches représente à lui seul 77 0/0 du commerce total.

Le rendement des mines représente 13.5 0/0 ; les peaux et fourrures 5 0/0 ; les autres articles 4.5 0/0.

Les produits des pêcheries se subdivisent ainsi :

Morue sèche	5.509.728	dollars.	28.650.586	francs.
Huile de morue	441.070	—	2.293.564	—
Huile de foie de morue . .	11.142	—	57.938	—
Huile de phoque.	379.445	—	1.973.114	—
Homards	412.256	—	2.143.731	—
Hareng salé.	222.024	—	1.154.525	—
— gelé	131.800	—	685.360	—
— fumé.	7.500	—	39.000	—
Huile de baleine.	112.859	—	586.867	—
Fanons —	12.285	—	63.882	—
Saumon en conserve. . . .	87.446	—	454.719	—
— frais	10.267	—	53.388	—
Divers : truites, turbots, capelans	19.059	—	99.107	—
	7.356.881	dollars.	38.255.781	francs.

Les résultats de la pêche de la morue ont donc produit un total de 5,961,940 dollars (31,002,088 fr.), soit près de 60 0/0 de l'ensemble des exportations. La morue sèche est le premier et le principal article d'exportation. Pendant les cinq dernières années, cette industrie a fait de sérieux et encourageants progrès :

Années.	Morue sèche. Quintaux.	Morue sèche. Valeur.	Huile de morue. Tonnes.	Huile de morue. Valeur.	Huile de foie de morue. Gallons.	Huile de foie de morue. Valeur.
		Dollars.		Dollars.		Dollars.
1897-1898.	1.145.540	3.230.928	2.709	185.804	31.418	14.480
1898-1899.	1.226.336	4.445.031	3.472	262.218	16.107	9.579
1899-1900.	1.300.622	5.453.538	4.149	301.515	17.695	8.598
1900-1901.	1.233.107	5.171.910	5.102	385.329	22.970	12.710
1901-1902.	1.288.955	5.509.728	5.773	441.070	20.164	11.142

Le pays qui consomme le plus de morue terre-neuvienne est le Brésil, qui en prend pour 1,710,665 dollars ; viennent ensuite :

Le Portugal	1.452.929 dollars.
Gibraltar.	697.953 —
L'Angleterre	498.024 —
Les Antilles anglaises. . .	414.140 —
L'Espagne	251.636 —
Le Canada	176.972 —
Les États-Unis	145.007 —
L'Italie.	111.814 —
Divers pays pour	50.588 —
Total	5.509.728 dollars.

L'huile de morue est répartie entre :

Les États-Unis 218,528 dollars ; l'Angleterre 185,075 ; l'Allemagne 17,415 ; le Canada 15,399 ; la Belgique 4,360 ; l'Australie 293 dollars.

La majeure partie de l'huile de foie de morue est absorbée par l'Angleterre, 6,053 dollars et le Canada, 4,712 dollars.

Le homard vient ensuite comme importance parmi les produits des pêcheries terre-neuviennes ; mais son rendement paraît avoir une tendance à diminuer si l'on en juge par les chiffres des dernières années :

Années.	Caisses.	Valeur.
1897-1898	61.951	619.510 dollars.
1898-1899	56.166	565.362 —
1899-1900	57.523	441.202 —
1900-1901	36.271	448.501 —
1901-1902	38.369	412.256 —

L'Angleterre vient au 1er rang parmi les clients de la colonie pour cet article.

Elle a acheté en 1901-1902 . . .	20.466	caisses pour	219.858	dollars.
L'Allemagne vient ensuite, avec	7.269	—	79.210	—
Le Canada	4.830	—	50.896	—
La Hollande.	1.925	—	20.400	—
Le Danemark	1.405	—	15.075	—
La Belgique.	1.265	—	13.778	—
La France	540	—	5.745	—
Divers	669	—	7.294	-
Total.	38.369	caisses pour	412.256	dollars.

Les négociants de Saint-Jean suggèrent comme moyen de relèvement de l'industrie du homard, la création d'établissements frigorifiques d'où il pourrait être expédié sur les divers points de consommation. Ils sont, en outre, d'avis que s'ils réussissaient à expédier le homard frais sur les marchés de New-York, Boston ou Montréal, ils pourraient ainsi disposer de la pêche avec avantage et doubler sans doute leurs bénéfices, même avec des résultats restreints comme ceux de l'année dernière.

Si, d'une part, la capture du homard s'est ralentie, l'industrie du hareng tend à se développer de jour en jour, et on peut dire qu'elle n'est encore qu'à ses débuts dans l'île de Terre-Neuve. Il n'y a pas de doute qu'avec les nouvelles methodes de pêche et de préparation, à l'aide de capitaux plus importants et l'ouververture de nouveaux marchés de consommation, les produits de la pêche au hareng prendront une plus grande place dans la liste des exportations de la colonie. Depuis longtemps on s'était borné à pêcher le hareng dans les eaux peu profondes des grandes baies de l'île, mais il déserte peu à peu ces endroits et ce n'est plus guère que dans les hauts fonds de la pleine mer qu'on peut le rencontrer. La pêche a été presque nulle l'année dernière dans la baie de Placentia et cependant les harengs étaient très abondants dans les eaux profondes du voisinage. Cette situation est analogue à celle des pêcheurs écossais qui, ayant vu les harengs déserter graduellement les parages qu'ils fréquentaient autrefois, ont dû abandonner leurs vieilles méthodes de pêche et recourir à la pêche à la senne.

La valeur des produits de cette industrie a atteint 361,324 dollars en 1901-1902 ; pendant les cinq dernières années, elle a pris les développements indiqués au relevé ci-dessous :

Années.	Hareng salé.		Hareng gelé.		Hareng fumé.
—	Barils.	Valeur. Dollars.	Barils.	Valeur. (Dollars.)	Valeur.
1897-1898 . . .	28.251	68.143	39.904	39.904	25
1898-1899 . . .	66.946	166.356	54.370	79.513	60
1899-1900 . . .	56.135	146.803	36.422	54.186	908
1900-1901 . . .	72.037	109.281	40.058	62.132	2.219
1901-1902 . . .	71.311	222.024	83.374	131.800	7.500

Le hareng salé a été expédié :

Au Canada, pour	138.786 dollars.
Aux États-Unis	57.642 —
Aux Antilles anglaises . . .	16.303 —
En Angleterre	8.939 —
Divers	354 —
Total	222.024 dollars.

Le Canada et les États-Unis ont absorbé à eux seuls les exportations de hareng gelé et fumé, dans les proportions suivantes :

	Hareng gelé.	Hareng fumé.
Etats-Unis.	114.890 dollars.	3.678 dollars.
Canada	16.910 —	3.822 —
	131.800 dollars.	7.500 dollars.

L'exportation de l'huile de phoque a également fait de notables progrès pendant la dernière période quinquennale, sa production ayant subi les fluctuations suivantes :

Années.	Tonnes.	Valeur.
1897-1898. . .	2.614	218.279 dollars.
1898-1899. . .	3.207	252.036 —
1899-1900. . .	5.341	433.605 —
1900-1901. . .	4.052	424.632 —
1901-1902. . .	3.945	379.445 —

C'est encore l'Angleterre qui est la meilleure cliente de sa colonie pour cet article : en 1901-1902, elle a acheté :

A Terre-Neuve pour	188.502 dollars	d'huile de phoque.
Les États-Unis.	83.848 —	—
Allemagne	45.328 —	—
France	44.260 —	—
Canada	17.507 —	—
Totaux	379.445 dollars	d'huile de phoque.

La capture de la baleine a donné lieu, l'année dernière, à une exportation totale de plus de 125,000 dollars ; elle est poussée avec activité et tout permet d'espérer que ses résultats s'accroîtront encore dans l'avenir.

Ses développements ont pris les proportions suivantes depuis cinq ans :

Années.	Huile de baleine.		Fanons.
—	Tonnes.	Valeur.	Valeur.
1897-1898 . .	27	1.340 dollars.	241 dollars.
1898-1899 . .	211	14.439 —	1.089 —
1899-1900 . .	430	34.604 —	1.814 —
1900-1901 . .	635	54.221 —	13.559 —
1901-1902 . .	1.275	112.859 —	12.285 —

L'Angleterre a absorbé 105,022 dollars de cette exportation ; le reste a été réparti presque également entre les États-Unis et le Canada.

La totalité des fanons a été dirigée sur la Grande-Bretagne.

La valeur des produits de la pêche du saumon atteint près de 100,000 dollars. Depuis 1899, les négociants de la côte Ouest de Terre-Neuve ont commencé à exporter du saumon frais aux États-Unis et au Canada ; les progrès réalisés l'année dernière, sous le rapport de la quantité et de la valeur, démontrent clairement qu'au moyen d'aménagements frigorifiques convenables, l'exportation du saumon frais peut devenir une source de réels et sérieux profits pour la colonie. Le Ministre des Finances, dont nous avons déjà eu l'occasion de citer l'opinion, ne serait pas éloigné de donner un encouragement à cette industrie, sous forme de primes à l'exportation.

Les exportations de saumon ont atteint les chiffres suivants, depuis cinq ans :

	Saumon en conserve.	Saumon frais.
	—	—
1897-1898 . .	61.312 dollars.	» dollars.
1898-1899 . .	72.020 —	1.318 —
1899-1900 . .	94.784 —	7.072 —
1900-1901 . .	139.101 —	6.710 —
1901-1902 . .	87.446 —	10.267 —

Peaux et fourrures. — Pendant les cinq dernières années, l'exportation des peaux et fourrures de la colonie de Terre-Neuve a produit les résultats suivants :

	Peaux de phoque.	Peaux diverses.	Fourrures.	Total
	—	—	—	—
		(Dollars.)		
1897-1898	129.840	»	25.557	155.397
1898-1899	136.563	599	39.511	176.673
1899-1900	162.330	742	44.127	207.199
1900-1901	282.895	1.232	49.954	334.081
1901-1902	420.869	8.919	56.775	486.563

Les peaux de phoque et de veau marin augmentent de valeur depuis qu'on a trouvé le moyen de les tanner convenablement pour en faire du cuir. C'est, paraît-il, aux États-Unis que l'expérience a été faite pour la première fois.

Le succès des efforts tentés dans cette voie est tel que les producteurs terre-neuviens ont reçu des commandes pour plus de 500,000 peaux, alors qu'ils ne peuvent disposer actuellement de plus de 360,000.

Bien que pratiquée depuis plusieurs siècles avec une extension croissante, la pêche du phoque dans les eaux de Terre-Neuve continue à être aussi prospère que par le passé et ne paraît avoir aucune influence dépressive sur le nombre de ces amphibies.

C'est à Terre-Neuve que se pêche la plus grande quantité de veaux marins à fourrure ; au commencement du mois de mars 1903, une grève générale éclata parmi les pêcheurs et faillit amener la ruine de cette industrie ; mais heureusement cette grève ne fut que de courte durée et n'eût aucune fâcheuse conséquence.

Produits des mines. — Les produits des mines exploitées jusqu'à ce jour à Terre-Neuve comprennent des minerais de fer, des minerais de cuivre, des pyrites, des ardoises, de l'or, de l'argent, du pétrole, de la baryte, du mica, du chrome. Les quatre premiers ont seuls pris assez d'extension pour donner des résultats appréciables ; les autres n'ayant pas encore été travaillés sur une échelle suffisante pour amener un rendement de quelque importance. Des efforts sont faits par plusieurs propriétaires de mines d'or pour leur donner le développement voulu en vue de recueillir un bénéfice sérieux ; mais c'est seulement dans l'avenir qu'on pourra se rendre compte si, par suite de leur production, ces mines valent réellement la peine d'être exploitées.

Le rendement des minerais de fer a pris de sérieux développements pendant les cinq dernières années, s'étant élevé de 56,002 dollars en 1899 à 730,040 dollars en 1902, soit un accroissement de 770 0/0.

Le cuivre a augmenté de 401,332 dollars en 1898 à 480,643 dollars en 1902.

Par contre, les pyrites ont baissé de 78,620 dollars à 49,635 dollars.

C'est seulement depuis trois ans (1900) que les ardoises sont mentionnées, dans les statistiques locales, comme production de quelque valeur ; elle a fait de réels progrès depuis ce moment.

Le relevé suivant fait d'ailleurs ressortir la valeur de la production de ces différents minerais :

	Fer.	Cuivre.	Pyrites de fer.	Ardoises.
		(Dollars.)		
1897-1898 . . .	56.002	401.332	78.620	»
1898-1899 . . .	153.463	291.874	168.210	»
1899-1900 . . .	313.940	617.015	107.265	»
1900-1901 . . .	455.554	390.779	»	3.187
1901-1902 . . .	730.040	480.643	49.635	21.850

L'Angleterre, le Canada et les États-Unis avaient absorbé jusqu'à présent la majeure partie des minerais terre-neuviens ; mais, depuis l'année dernière, on a commencé à en envoyer en Hollande et en Allemagne.

	Fer.	Cuivre.	Pyrites.	Ardoise.
	—	—	—	—
		(Dollars.)		
Angleterre	45.500	264.465	»	21.850
Canada.	406.330	11.608	2.723	»
Etats-Unis.	67.000	204.570	46.912	»
Allemagne	14.525	»	»	»
Hollande	196.625	»	»	»
	730.040	480.643	49.635	21.850

A la date du dernier recensement de la colonie (1901), les capitaux engagés dans l'industrie minière à Terre-Neuve atteignaient un total de 11,783,000 dollars (61,271,600 fr.) et la valeur des constructions et du matériel d'exploitation s'élevait à 1,729,602 dollars (8.994,000 fr.) ; elles employaient un personnel mineur et ouvrier de 1,713 individus, et leur production atteignait une valeur totale de 1,154,227 dollars (6,001,900 fr.).

A la même époque, la colonie renfermait :

191 scieries à vapeur ; 6 tanneries ; 3 brasseries et distilleries ; 1 fonderie ; 7 boulangeries à vapeur ; 10 fabriques de meubles ; 71 autres manufactures : clous, chaussures, voitures, cordages, électricité, usine à gaz, etc., etc.

Ces manufactures employaient 3,865 ouvriers et la valeur des produits fabriqués s'élevait à 2,055,264 dollars (10,687,372 fr.).

Le nombre des homarderies en activité était de 1,479, avec un personnel de 6,484 ouvriers et une production totale de 38,033 caisses de homards.

Le nombre des navires engagés à la pêche était de 1,564, jaugeant 54,504 tonnes, dont 115 jaugeant 6,156 tonnes, destinés à la pêche sur le Grand Banc, et 927 jaugeant 34,443 tonnes à la pêche sur les côtes du Labrador.

Les armateurs de la colonie ne possédaient pas moins de 44 vapeurs, d'un tonnage total de 12,508 tonnes, et 1,653 voiliers, jaugeant ensemble 72,220 tonnes ; enfin, 26,444 embarcations de pêche.

NAVIGATION.

Les tableaux qui suivent font ressortir le mouvement de la navigation, dans la colonie de Terre-Neuve, à l'entrée et à la sortie, pendant l'année 1901-1902 :

Entrées.

	Navires.		Tonnes.	
Voiliers anglais	1.174		89.961	
Vapeurs —	555	1.729	491.996	581.957
Voiliers étrangers	230		24.506	
Vapeurs —	175	405	298.624	323.130
		2.134		905.087

Sorties.

Voiliers anglais	1.080		83.058	
Vapeurs —	498	1.578	474.655	557.713
Voiliers étrangers	149		16.258	
Vapeurs —	165	314	295.314	311.572
		1.892		869.285

Entrées et sorties réunies. 4.026 bâtiments jaugeant 1.774.372 tonnes.

Le mouvement de l'année précédente n'avait été que de . . . . . 3.723 — 1.408.293 —

Il en résulte donc une augmentation de . . . . 303 bâtiments jaugeant 366.079 tonnes.

Répartition du mouvement de la navigation à Terre-Neuve pendant l'exercice 1901-1902 :

Pavillons.	Entrées. Voiliers. Nombre.	Entrées. Voiliers. Tonnage.	Entrées. Vapeurs. Nombre.	Entrées. Vapeurs. Tonnage.	Entrées. Total. Nombre.	Entrées. Total. Tonnage.	Sorties. Voiliers. Nombre.	Sorties. Voiliers. Tonnage.	Sorties. Vapeurs. Nombre.	Sorties. Vapeurs. Tonnage.	Sorties. Total. Nombre.	Sorties. Total. Tonnage.	Entrées et sorties réunies. Nombre.	Entrées et sorties réunies. Tonnage.
Anglais	1.174	89.961	555	491.996	1.729	581.957	1.080	83.058	498	474.655	1.578	557.713	3.307	1.139.670
Américain	180	13.937	2	1.945	182	15.882	116	10.247	1	1.496	117	11.743	299	27.625
Norvégien	20	7.622	136	248.667	156	256.289	17	3.630	134	246.105	151	249.735	307	506.024
Danois	12	1.503	7	15.496	19	16.999	10	1.230	7	15.496	17	16.726	36	33.725
Français	14	504	16	1.602	30	2.106	3	345	9	1.303	12	1.648	42	3.754
Brésilien	1	159	»	»	1	159	1	159	»	»	1	159	2	318
Hollandais	1	134	1	1.632	2	1.766	»	»	1	1.632	1	1.632	3	3.398
Allemand	1	87	5	10.978	6	11.065	1	87	5	10.978	6	11.065	12	22.130
Russe	1	560	»	»	1	560	1	560	»	»	1	560	2	1.120
Italien	»	»	8	18.304	8	18.304	»	»	8	18.304	8	18.304	16	36.608
	1.404	114.467	730	790.620	2.134	905.087	1.229	99.316	663	769.969	1.892	869.285	4.026	1.774.372

Provenance et destination des navires.

Pays de provenance ou de destination.	Provenances. Voiliers. Nombre.	Provenances. Voiliers. Tonnage.	Provenances. Vapeurs. Nombre.	Provenances. Vapeurs. Tonnage.	Provenances. Total. Nombre.	Provenances. Total. Tonnage.	Destinations. Voiliers. Nombre.	Destinations. Voiliers. Tonnage.	Destinations. Vapeurs. Nombre.	Destinations. Vapeurs. Tonnage.	Destinations. Total. Nombre.	Destinations. Total. Tonnage.	Total. Nombre.	Total. Tonnage.
Grande-Bretagne.	42	7.206	100	168.169	142	175.375	46	7.899	84	145.363	130	153.262	272	328.637
Canada	567	47.337	475	405.079	1.042	452.416	482	34.902	451	444.821	933	479.723	1.975	932.139
Colonies anglaises	47	7.707	»	»	47	7.707	65	7.769	4	1.535	69	9.304	116	17.011
États-Unis	164	14.720	59	106.269	223	120.989	115	9.891	44	68.422	159	78.313	382	199.302
Espagne.	100	11.076	5	7.011	105	18.807	21	2.083	»	»	21	2.083	126	20.170
Portugal	74	7.940	»	»	74	7.940	108	11.461	»	»	108	11.461	182	19.401
Brésil.	34	7.508	»	»	34	7.508	82	17.589	»	»	82	17.589	116	25.097
Hollande	»	»	32	78.190	32	78.190	»	»	39	92.613	39	92.613	71	170.803
Italie	3	292	»	»	3	292	8	703	»	»	8	703	11	995
Colonies français.	358	7.479	51	11.276	409	18.755	296	5.910	37	8.462	333	14.372	742	33.127
Colonies danoises	5	587	»	»	5	587	»	»	»	»	»	»	5	587
Allemagne . . .	5	866	4	8.383	9	9.249	2	431	4	8.753	6	9.184	15	18.433
France	2	325	»	»	2	325	4	678	»	»	4	678	6	1.003
Norvège.	3	1.424	4	6.243	7	7.667	»	»	»	»	»	»	7	7.667
	1.404	114.467	730	790.620	2.134	905.087	1.229	99.316	663	769.969	1.892	869.285	4.026	1.774.372

Par comparaison avec l'exercice précédent, l'examen des tableaux qui précèdent donne lieu aux constatations suivantes :

				Tonnes.
Le pavillon anglais gagne	167	navires et	170.396	
— norvégien	68	—	165.029	
— allemand	10	—	17.798	
— italien.	4	—	10.086	
— hollandais.	2	—	3.279	
— américain	26	—	3.267	
— français.	22	—	2.959	
— russe	2	—	1.120	373.934
— danois.	3	et perd. .	7.696	
	304	navires		
— brésilien perd	1	navire et.	159	7.855
Augmentation nette	303	navires et		366.079

En résumé, la situation de la colonie de Terre-Neuve est très encourageante ; le pays est dans une condition prospère ; les pêcheries sont suffisamment productives, le travail assez abondant, les provisions de première nécessité à bon marché, et il n'existe que peu de misère.

Cependant, cette possession de l'Empire britannique est dans un état de transition ; les relations, constantes et étroites avec le continent américain, facilitées par le chemin de fer qui traverse l'île de l'Est à l'Ouest, tendent à modifier lentement les coutumes sociales aussi bien que les méthodes commerciales.

Les us et coutumes du Canada et des États-Unis pénètrent peu à peu dans l'île de Terre-Neuve et tendent à élargir la manière de voir et de penser de ses habitants. Un grand nombre de jeunes gens vont passer l'hiver dans l'un ou l'autre de ces deux pays, y trouvent du travail et reviennent dans la colonie vers le printemps pour se livrer à la pêche ; tandis que d'autres, ayant complètement abandonné la pêche, ont un emploi permanent sur la côte ferme et ne reviennent que pour une courte visite à Terre-Neuve pendant les mois d'hiver. Ils apportent la majeure partie de leurs économies et soulagent ainsi dans une assez large mesure leurs familles, qui sont, en général, des familles de pêcheurs dont la situation est peu aisée.

Bien que l'industrie des pêcheries soit encore la plus importante de l'île, celle qui emploie le plus de monde et fasse vivre la plus grande partie des colons, le rendement des autres industries exploitées dans l'île commence à se faire sentir. Un grand nombre d'hommes poursuivent avec persévérance la recherche des mines, tandis que d'autres emploient les loisirs que la pêche leur laisse en hiver à détailler les bois dans les scieries. Les progrès faits, dans la voie industrielle, bien que lents, sont cependant satisfaisants et permettent aux Terre-Neuviens d'envisager l'avenir avec confiance.

La limite de l'extension et du développement qui pourront être atteints sous ce rapport dépendront naturellement de l'étendue même des ressources du pays ; mais rien pour le présent du moins, ne tend à diminuer l'esprit d'entreprise des capitalistes qui, au contraire, paraissent envisager l'avenir avec espoir et s'attendre à des résultats plus prospères encore que ceux obtenus jusqu'à ce jour.

J. Rigoreau,
Vice-Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 5 NOVEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 271

ANGLETERRE

Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros			Prix.
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902.	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation.— Exportation.	» 20
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares.	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 30
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. . . .	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'État de Washington.	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 20
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902.	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902.	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902. . .	» 20

ANGLETERRE

Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Newport... Le commerce général de Newport, pendant l'année 1902, a atteint le total de 5,359,427 tonnes, supérieur de 363,974 tonnes à celui de l'exercice précédent, qui se chiffrait par 4,995,453 tonnes.

Les augmentations ont porté sur les articles suivants :

1° A l'importation :

Minerai de fer	79.537	tonnes.
— manganifère	2.500	—
Phosphates	6.503	—
Bois de construction	13.829	—
Barres d'acier (provenance étrangère)	60.293	—
Marchandises diverses	12.846	—

2° A l'exportation :

Houille	200.367	—
Charbon de soute	41.513	—
Coke (provenance intérieure)	424	—
Fer (provenance intérieure)	13.027	—
Fer-blanc	12.686	—
Total des augmentations	443.525	tonnes.

D'autre part, il y a eu diminution sur :

1° A l'importation :

Pyrites de fer	9.510	tonnes.
Minerai de manganèse	7.952	—
Poteaux de mines	11.954	—
Barres d'acier	3.241	—
Marchandises diverses	15.498	—

2° A l'exportation :

Coke (provenance étrangère)	4.469	—
Briquettes	16.875	—
Fer (provenance étrangère)	2.564	—
Marchandises diverses	7.488	—
Total des diminutions	79.551	tonnes.

La différence entre les augmentations	443.525 tonnes.
et les diminutions	79.551 —
donne bien le chiffre de	363.974 tonnes.
mentionné ci-dessus.	

La ville de Newport doit sa prospérité à sa situation géographique qui en fait le seul débouché naturel de toute la partie Est de la région houillère; à ses importations de minerais de fer et de manganèse, de barres d'acier, de phosphates, de bois de construction et de poteaux de mines et à ses exportations de rails, de traverses d'acier, wagons, barres de fer galvanisé, quincaillerie et tôles ferblantées.

Aussi est-ce au développement continuel de ce trafic que tendent tous les efforts des autorités et de la population. Le comité de la Chambre de commerce, plus particulièrement qualifié pour mener à bien cette tâche, ne laisse échapper aucune occasion de faire œuvre utile. Dans le courant de l'année dernière, ce comité, sur l'initiative de son président, est intervenu pour faire repousser par le Parlement un bill que présentait la Rhymney Railway Company, bill dont l'adoption eût porté une atteinte sérieuse au commerce de Newport.

Parmi les charbonnages qui dirigent leurs produits sur cette ville, il faut citer au premier rang le puits Bargoed de la Powel Duffryn C° et le puits Maclaren de la Tredegar Iron and Coal C°.

On estime que l'extraction de ces puits et de quelques autres appartenant aux mêmes compagnies peut atteindre un million et demi de tonnes par an. Or, le bill proposé par la Rhymney Railway C° tendait à obtenir de nouvelles concessions pour voies ferrées destinées à relier ces charbonnages à la ligne principale de Cardiff, détournant ainsi au profit de ce port un trafic important qui, géographiquement, revenait à Newport.

Comprenant l'imminence du danger, la Chambre de Commerce s'opposa de toutes ses forces au projet et eut le plaisir de voir le Parlement adopter son opinion.

L'intervention de la Chambre de Commerce a encore été réclamée au sujet de la nouvelle répartition des districts miniers.

Tandis que la partie Ouest des comtés de South Wales, Glamorgan et Brecon, les comtés de Carmarthen et Pembroke ont été réunis en un district, dénommé district de Swansea; tandis que la partie Est des comtés de South Wales, Glamorgan et Brecon, les comtés de Radnor et Cardigan ont été compris sous l'appellation de district de Cardiff, les comtés de Monmouth, Gloucester Somerset, Devon, Cornwall, Dorset, Wilts, Hants, London, Surrey, Sussex et Kent, dont Newport est le principal port, ont été soustraits à cette règle et classés sous le nom général de « Southern district », au lieu d'être nommés, plus expressivement, district de Newport, conformément au plan adopté pour Cardiff et Swansea.

Le commerce local s'est ému de cet état de choses qui, dans sa

pensée, prive la ville la plus importante de la région des avantages que ses concurrentes, Cardiff et Swansea, retirent du fait que le district porte leur nom.

Les membres du Borough Concil et du County Concil ont été saisis à ce sujet d'une réclamation qu'on étudie actuellement.

D'autre part, on se plaint, avec raison semble-t-il, de l'habitude prise depuis longtemps de comprendre, sous le nom de charbon de Cardiff, les produits des mines du Monmouthshire et de tout le district. Cette habitude a eu pour résultat de faire à la ville de Cardiff une réputation universelle, au grand détriment de Newport, dont le charbon est incontestablement le meilleur et le plus économique pour l'industrie, la marine et les chemins de fer. On compte dans le district environ 130 fosses en exploitation et certaines de ces fosses fournissent des charbons d'une qualité spéciale qui ne se trouve pas ailleurs, telles que la « Black Vein » pour les dépôts coloniaux et le « Forest Coalfield » pour l'usage domestique.

Le bureau de la Chambre de Commerce a résolu d'user de tous les moyens dont il dispose pour obtenir que les produits du district de Newport soient vendus sous leur véritable nom et que l'épithète « charbon de Newport » soit substituée à celle improprement employée de « charbon de Cardiff ».

Au cours du dernier exercice la commission du port de Newport, en dehors de ses travaux habituels, a décidé de former un comité composé de ses propres membres et de représentants de la Chambre de Commerce et du Town Council, dans le but d'étudier s'il ne serait pas opportun de constituer un « Harbour Trust » pour Newport. Ce Comité, aussitôt formé, a commencé son enquête, mais il n'a pas encore déposé son rapport et il serait prématuré de discuter les avantages d'une combinaison dont la réalisation demeure fort douteuse.

On voit par l'énoncé qui précède que le commerce de Newport ne reste pas inactif. De toutes parts des efforts sont tentés pour activer le développement du port et de la ville. La situation du pays parait, d'ailleurs, justifier pleinement ces prétentions qui, selon toute probabilité, ne seront pas déçues. En effet, le port occupe une position exceptionnellement favorable sur l'Usk, la rivière à marée la plus profonde du Royaume-Uni. Ce cours d'eau conserve, sur une distance de plusieurs milles, une largeur uniforme et sa profondeur permet le passage des navires du plus fort tonnage. Sur la rive Ouest s'étendent les docks dont les plus importants sont ceux de l' « Alexandra docks and Railway Company », comprenant le « North dock », le « South dock » et le « Town dock ». Les dimensions respectives de ces docks sont les suivantes :

1° North dock :
Largeur : 500 pieds;
Longueur : 2,500 pieds;
profondeur moyenne suivant la marée, 30 pieds.

2° South dock :

Largeur : 550 pieds ;
Longueur : 1,500 pieds ;
profondeur moyenne suivant la marée, 30 pieds.

3° Town dock :

Largeur : 300 pieds ;
Longueur : 1,753 pieds ;
profondeur moyenne suivant la marée, 26 pieds.

Tous les docks sont éclairés à la lumière électrique et possèdent le matériel le plus perfectionné pour le chargement rapide des navires, quel que soit leur tonnage.

Ce matériel comprend :

17 ascenseurs hydrauliques ;
18 grues hydrauliques mobiles ;
6 grues hydrauliques fixes ;
5 grues à vapeur.

Les ascenseurs peuvent élever les fardeaux jusqu'à 40 pieds au-dessus du niveau du quai et les grues ont une force de 40 tonnes.

L'un des bords de chaque dock est réservé au charbon, l'autre au commerce général avec des entrepôts pour les céréales, légumes et provisions de toutes sortes ; avec des hangars et un aménagement spécial pour le déchargement des poteaux de mines et du bois de charpente. Il n'est pas inutile de faire remarquer à ce sujet que le transport des poteaux jusqu'aux charbonnages du district revient meilleur marché par la voie de Newport que par tout autre port.

A côté de ses docks le port possède sept cales sèches :

Alexandra.	Longueur. . .	513	pieds
—	Largeur. . . .	74	—
North.	Longueur. . .	350	—
—	Largeur. . . .	57 1/2	—
South.	Longueur. . . .	530	—
—	Largeur. . . .	65	—
Mary	Longueur. . .	350	—
—	Largeur. . . .	60	—
Alice.	Longueur. . .	289	—
—	Largeur. . . .	46 1/2	—
Edith.	Longueur. . .	220	
—	Largeur. . . .	36	—
Tredegar	Longueur. . .	708	—
—	Largeur. . . .	65	—

et un gril de 246 × 27 pieds appartenant aux « Harbour Commissioners ».

Grâce à ces installations, toutes les avaries peuvent être réparées sur place. D'autre part, le chargement et le déchargement des navires s'effectuent très rapidement.

Les statistiques des docks font ressortir que le chargement d'un navire jaugeant entre 11,000 et 12,000 tonnes ne demande pas plus de 36 heures et celui d'un navire jaugeant de 1,000 à 1,500 tonnes environ 6 heures.

Le travail continue jour et nuit sans arrêt et les prix sont aussi minimes que dans les autres ports du canal de Bristol où la navigation ne rencontre pas les mêmes avantages.

Le Consulat de France est en mesure de fournir les tarifs des droits de port, de dock, de pilotage et tous autres aux armateurs qui exprimeraient le désir d'en prendre connaissance.

Sans parler de la navigation générale qui a atteint, pendant l'année 1902, le chiffre de 2,491 navires, tant à l'entrée qu'à la sortie, la ville de Newport est le point de départ de treize lignes régulières de vapeurs :

« Houlder Line », pour l'Amérique du Sud ;
« Clan Line », pour les Indes et l'Afrique du Sud ;
« Arthur Holland Line », pour la Plata ;
« Scrutton's West India Line », pour les Antilles ;
« Smith's West India Line », pour les Antilles ;
« Dutch and Belgian Line », pour la Hollande et la Belgique ;
« Lamport and Holt's Line », pour le Brésil ;
« Alfred Holt's Line », pour la Chine et le Japon ;
« City Line », pour les Indes et l'Afrique du Sud ;
« Ellerman-Harrisson Line », pour l'Est et le Sud-Africain ;
« Hall Line », pour l'Afrique du Sud et les Indes ;
« Temperley Line », pour les Indes ;
« Allan Line », pour la Plata.

Il existe, en outre, des services locaux réguliers pour Liverpool, Glasgow, Belfast, Londres, Bristol et Cardiff.

Si le mouvement maritime est la cause déterminante de la prospérité locale, c'est l'industrie qui entretient et active ce mouvement en lui fournissant l'aliment nécessaire.

Le comté de Monmouth, riche en gisements houillers, compte de nombreux et puissants établissements, tels que hauts fourneaux, laminoirs, fonderies, ateliers de construction, ferblanteries, usines électriques, fabriques de tuyaux en fonte et fer forgé, de machines-outils, de clous, de fils de fer, de produits chimiques, d'engrais, de caoutchouc, briqueteries, tuileries, fours à chaux, etc.

Presque toutes les branches de l'industrie, on le voit, sont représentées ici.

EXPORTATION.

Les exportations de Newport, pendant l'année 1902, ont donné un total de 4,361,206 tonnes, en augmentation de 236,621 tonnes sur l'exercice précédent.

Le tableau ci-dessous donne le détail de ces exportations en

comparant entre eux les résultats obtenus pendant les années 1901 et 1902 :

Produits exportés.	Année 1902.	Année 1901.	Augmentation.	Diminution.
Houille (cabotage). . . .	860.863	795.704	65.151	»
— (étranger) . . .	2.765.892	2.630.676	135.216	»
Coke (cabotage).	691	267	424	»
— (étranger).	15.644	20.113	»	4.469
Briquettes (étranger) . .	69.596	86.471	»	16.875
Fer et acier (cabotage). .	79.733	66.706	13.027	»
— (étranger). .	72.585	75.149	»	2.564
Fer-blanc (cabotage) . .	23.855	13.528	10.327	»
— (étranger) . .	3.326	967	2.359	»
Marchandises diverses (cabotage et étranger).	24.858	32.346	»	7.488
Charbon de soute. . . .	444.161	402.648	41.513	»
Totaux. . .	4.361.206	4.124.585	268.017	31.396

Total des augmentations	268.017	tonnes.
— des diminutions	31.396	—
Augmentation nette. . .	236.621	tonnes.

Les chiffres qu'on vient de lire sont tout à l'avantage de l'année que nous considérons.

Si on les compare à ceux des dix derniers exercices, on constate que cette année a été particulièrement bonne ; elle occupe, en effet, le troisième rang pour l'importance des exportations pendant cette période.

Années.	Total des exportations.
1892.	3.490.328 tonnes.
1893.	3.417.218 —
1894.	4.288.861 —
1895.	3.999.569 —
1896.	4.292.272 —
1897.	4.468.629 —
1898.	2.861.125 —
1899.	4.663.953 —
1900.	4.273.656 —
1901.	4.124.585 —
1902.	4.361.206 —

Cette statistique montre encore que les exportations de Newport suivent depuis dix ans une progression ascendante à peu près constante.

Cette observation faite, étudions séparément les principaux produits de la région.

Houille et ses dérivés. — L'extraction de la houille dans le district de Newport pendant l'année 1902 a donné le chiffre énorme de 10,175,461 tonnes, chiffre qui n'avait jamais éte atteint et qui n'a été approché qu'une seule fois en 1899, année exceptionnelle, où l'on avait extrait 10,103,067 tonnes.

Rien, d'ailleurs, ne peut faire mieux ressortir le développement progressif de cette région houillère que la statistique reproduite ci-dessous de la production annuelle des charbonnages pendant les deux dernières périodes décennales :

Années.	Production.	
1883.	5.721.961	tonnes.
1884.	6.480.295	—
1885.	6.384.328	—
1885.	6.368.181	—
1887.	6.796.306	—
1888.	6.830.781	—
1889.	6.751.308	—
1890.	6.895.410	—
1891.	7.159.187	—
1892.	7.407.604	—
1893.	7.309.207	—
1894.	8.213.156	—
1895.	7.914.539	—
1896.	8.841.379	—
1897.	9.307.304	—
1898.	6.059.509	—
1899.	10.103.067	—
1900.	9.818.829	—
1901.	9.958.407	—
1902.	10.175.461	—

On voit que la production du charbon qui était à peine supérieure à cinq millions de tonnes en 1883, a dépassé sept millions de tonnes en 1892 et a atteint en 1902, plus de dix millions de tonnes, ce qui revient à dire qu'elle a doublé en vingt ans.

Ce résultat est dû d'une part, à l'extension continue de la surface houillère exploitée et, d'autre part, à l'excellente qualité du charbon qui jouit d'une réputation universelle sous le nom impropre de « Charbon de Cardiff » comme nous l'avons expliqué plus haut.

Sur le chiffre de 10,175,461 tonnes, production totale du district, 3,626,757 tonnes seulement ont été exportées par la voie maritime de Newport.

On estime que la « Great Western Railway C° » a transporté plus d'un million de tonnes à Cardiff, Penarth et Barry pour être exportées comme provenant de ces ports et qu'un bon

tiers du trafic effectué par la « London and North Western Railway C° » est constitué par du charbon de Newport.

Voici maintenant, par pays de destination, le détail des exportations de la houille et de ses dérivés pendant l'année 1902.

Pays de destination.	Tonnes. 1901.	1902.	Différence en 1902.
Italie	698.440	850.653	+ 153.213
France	457.226	440.778	— 16.448
Colonies françaises	117.234	160.752	+ 43.518
République Argentine	279.567	258.741	— 20.826
Colonies anglaises	245.605	220.918	— 24.687
Espagne (colonies comprises)	196.456	182.436	— 14.020
Portugal — —	178.613	184.944	+ 6.331
Égypte	172.867	157.798	— 15.069
Grèce	62.987	66.209	+ 3.222
Turquie	50.901	61.091	+ 10.190
Danemark	20.010	49.183	+ 29.173
Uruguay	25.893	34.813	+ 8.920
Brésil	17.589	34.594	+ 17.005
Pérou	3.021	5.186	+ 2.165
Suède	6.012	5.185	— 827
Allemagne	38.282	5.171	— 33.111
Mexique	868	3.689	+ 2.821
Chili	5.432	3.494	— 1.938
Norvège	4.237	3.015	— 1.222
Roumanie	»	2.205	+ 2.205
Russie	9.673	2.136	— 7.537
Perse	»	998	+ 998
Autriche	4.256	»	— 4.256
Hollande	1.413	»	— 1.413
Autres pays	16.597	14.336	— 2.261
Briquettes.			
France (colonies comprises)	48.183	29.802	— 18.381
Mexique	3.639	38.432	+ 34.793
Italie	10.320	49	— 10.271
Autres pays	1.599	1.403	— 196
Coke.			
France	10.954	7.292	— 3.662
Colonies anglaises	1.684	4.336	+ 2.652
Espagne	623	1.077	+ 454
Italie	1.593	1.036	— 557
Autres pays	5.259	2.702	— 2.557

L'Italie et la France sont les deux grands débouchés pour le charbon de Newport.

L'Italie occupe le premier rang avec un total de 850,653 tonnes, supérieur de 249,123 tonnes à celui des exportations françaises, qui atteignent seulement 601,530 tonnes.

Pendant l'année précédente, la différence entre les deux pays n'avait été que de 123,980 tonnes sur un ensemble de 698,440 tonnes pour l'Italie et 574,460 tonnes pour la France. Il y a donc eu augmentation des deux côtés, mais cette augmentation est beaucoup plus importante pour l'Italie (152,213 tonnes) qui maintient et accentue son avance que pour la France (27,070 tonnes), dont la situation reste à peu près la même depuis plusieurs années.

Si l'on tient compte que le charbon de Newport est, en grande partie, employé pour la navigation à vapeur, il est facile de comprendre que le résultat enregistré par les statistiques est un indice des efforts que fait l'Italie pour développer sa marine marchande, tandis que la nôtre ne progresse guère.

Après l'Italie et la France viennent la République Argentine, avec un chiffre un peu inférieur à celui du dernier exercice, les colonies anglaises et l'Espagne, également en diminution, le Portugal avec une légère augmentation, et l'Égypte avec une perte peu sensible.

Quant aux autres pays, les chiffres qui les concernent ne méritent guère d'être relevés. D'une manière générale, on peut dire que le charbon porté à leur compte est en grande partie destiné auravitaillement des escadres anglaises.

Dans le courant de l'année, les prix des différentes qualités de charbon ont varié entre les limites moyennes suivantes :

Houille à vapeur : 1re qualité, de 12 à 15 shillings ; 2e qualité, de 9 à 12 schillings.

Charbon pour foyer domestique : 1re qualité, de 15 à 17 shillings; 2e qualité, de 11 à 16 shillings.

Briquettes : de 14 shillings 6 pence à 16 shillings 6 pence.

Coke : de 15 à 24 shillings.

Avantages de faire charger le charbon à Newport.

En terminant ce paragraphe, je crois utile de rappeler ce que disait mon prédécesseur dans son rapport de l'année dernière (1) : que le combustible extrait des mines du Monmouthshire dont la qualité est supérieure à celle du charbon des districts voisins, étant pour une bonne part dirigé sur Cardiff et expédié de ce port sous le nom de « Cardiff Coal », les acheteurs étrangers ont, de ce chef, à payer 3 pence et demi de plus (0 fr. 35) par tonne pour le transport de la mine à Cardiff, par chemin de fer, surcroît de dépense qu'ils n'auraient pas à supporter s'ils faisaient charger leur charbon à Newport. Cela revient à dire qu'à qua-

(1) Ce rapport a été publié en supplément au *Moniteur Officiel du Commerce* du 18 septembre 1902.

lité égale, le charbon pris à Newport coûte 0 fr. 35 de moins la tonne que celui pris à Cardiff. Sur une grande quantité, cette différence devient importante et mérite certainement qu'on en tienne compte.

Fer et acier. — Les exportations du fer et de l'acier ont subi une diminution sensible pendant l'année 1902. De 74,570 nes, total obtenu l'année précédente, elles sont tombées à 54,214 tonnes.

Nous ne comprenons pas dans ces chiffres la quincaillerie et les outils qui au contraire, figurent dans les quantités mentionnées plus haut sous la rubrique des exportations générales.

La décroissance constatée est due à l'extension de l'industrie charbonnière dont les besoins augmentent à mesure qu'elle se développe, à tel point que, tandis que les exportations ont diminué, les importations se sont accrues dans une notable proportion comme nous le verrons plus loin.

Les ports sur lesquels ont été dirigés les envois les plus importants de rails sont :

Buenos-Ayres, 8,675 tonnes ; Bombay, 2,777 tonnes ; Tuticorin, 2,574 tonnes ; Kurrache, 2,486 tonnes ; Calcutta, 1,838 tonnes ; Yokohama, 1,728 tonnes ; Pernambuco, 1,597 tonnes.

Les statistiques officielles ne fournissent le relevé des exportations par pays de destination qu'en ce qui concerne les rails.

Pour les autres articles elles donnent seulement le chiffre global de l'exportation.

Voici les principaux :

Rails, 22,873 tonnes ; traverses en fer, 22,189 tonnes ; tôle galvanisée, 15,492 tonnes ; tirants en fer, 1,369 tonnes ; matériel de chemins de fer, 1,523 tonnes ; cercles en fer, 1,039 tonnes.

Les prix ont varié entre les moyennes suivantes :

Fer.

Warrants écossais de 49 à 58 shillings ; warrants Hematite de 56 à 61 shillings ; Middlesborough de 44 à 53 shillings ; tôles de fer de 155 à 162 shillings.

Acier.

Rails d'acier.	Large section	De 105 à 113 shillings.
—	Petite section	De 127 à 152 —
Tôles d'acier		De 155 à 162 —
Barres d'acier.	Bessemer	De 95 à 102 —
—	Siemens.	De 100 à 105 —

Fer-blanc. — Les fabriques de fer-blanc sont nombreuses dans le district de Newport. On en compte onze qui produisent chacune jusqu'à 1,200 tonnes de barres de fer-blanc et 2,400 boîtes par semaine, mais l'exportation de ces produits se fait en grande partie *via* Swansea ou Liverpool, de sorte que les chiffres portés au compte de Newport ne peuvent donner

qu'une idée très incomplète de l'importance de cette industrie.

Donc, l'exportation à l'étranger, du fer-blanc par Newport, a atteint seulement 3,172 tonnes, supérieure de 1,205 tonnes à celle de l'année précédente qui n'avait pas dépassé 967 tonnes.

Les prix moyens obtenus ont été pour les tôles Bessemer de 13/6 à 14/3 et pour les tôles Siemens de 13/9 à 14/6.

Marchandises diverses. — On exporte encore de Newport une certaine qnantité de produits divers, tels que briques, chaux et ciment, fil de fer verni, fil d'acier, tuyaux, faïence, tabac, clous et rivets, matériel pour chemin de fer, jantes, outils, superphosphates, etc.

Ces exportations ont une valeur minime, comparée à celle que représente le grand trafic des houilles et des métaux, et les statistiques négligent d'en donner le relevé détaillé.

IMPORTATION.

Le mouvement des importations, en 1902, a augmenté, comparativement à l'année précédente, qui avait été plutôt mauvaise, mais il n'a pas atteint les chiffres des années 1900 et 1899.

Les statistiques donnent, en effet, les totaux suivants :

Années.	Total des importations en tonnes.
1899	1.211.864
1900	1.020.942
1901	870.868
1902	998.221

On voit qu'il y a une augmentation de 127,353 tonnes sur l'année 1901 et, au contraire, une diminution de 22,721 tonnes sur 1900 et de 213,643 tonnes sur 1899. Mais ces deux années avaient donné des résultats supérieurs à la moyenne des importations des vingt dernières années. On peut donc dire que l'exercice dont nous nous occupons a été satisfaisant.

Le tableau ci-dessous fait ressortir les différences qui se sont produites pendant les années 1901 et 1902 :

Produits importés.	1902.	1901.	Différence en 1902.
		(En tonnes.)	
Minerai de fer	333.360	253.823	+ 79.537
Pyrites de fer	»	9.510	— 9.510
Minerai de manganèse	40.202	48.154	— 7.952
— manganifère	2.500	»	+ 2.500
Poteaux de mines	209.236	221.190	— 11.954
Phosphates	9.403	2.900	+ 6.503
Bois de construction	70.544	56.715	+ 13.829
Barres d'acier	90.049	32.997	+ 57.052
Marchandises diverses	242.927	245.579	— 2.652
Totaux	998.221	870.868	+ 127.353

Comme nous l'avons déjà fait remarquer en parlant des exportations du fer et de l'acier, c'est à ces deux articles ainsi qu'au minerai de fer que revient la plus grosse part des augmentations dans les importations.

Les bois de constructions ont également progressé, tandis que les poteaux de mine ont subi une baisse légère malgré laquelle le nombre de tonnes importées demeure supérieur à la moyenne.

On avait importé, en effet :

En 1893	144.972	tonnes de poteaux de mines.
1894	181.095	—
1895	176.862	—
1896	176.047	—
1897	195.822	—
1898	120.274	—
1899	177.419	—
1900	175.678	—
1901	221.190	—
1902	209.236	—

L'augmentation que ces chiffres font ressortir confirme l'opinion que nous avons déjà émise sur le développement de l'industrie houillère dans le district de Newport.

Minerai de fer. — Les hauts fourneaux du district consomment, chaque année, une grande quantité de minerai de fer qui provient presqu'entièrement d'Espagne. Ce pays figure pour 276,946 tonnes dans l'ensemble des importations de l'année qui s'élèvent à 333,360 tonnes, comme nous l'avons vu. Le port de Bilbao seul a expédié 160,759 tonnes, la qualité dite « Rubio » que fournissent les mines de la Biscaye étant très appréciée ici.

Le surplus a été chargé dans les ports de Castro, Agua Amarga, Salta, Cabello, Castro Uridale, Garrucha, Passages, Almeria, Decido et Santander.

L'Italie et le Portugal ont pris part aux importations du minerai de fer respectivement pour un total de 38,978 tonnes et 11,290 tonnes.

Les prix n'ont guère varié. On a coté la qualité « Tafna » 15 shillings la tonne et la qualité « Rubio » de 14 à 14/10.

Pyrites de fer, de soufre et de cuivre. — Minerai manganifère. — Ces pyrites sont importées à Newport pour la fabrication des produits chimiques et plus particulièrement de l'acide sulfurique qui entre dans la composition des engrais. Ils donnent lieu à un trafic peu important. Il est entré seulement 1,656 tonnes de pyrites de cuivre pendant l'année 1902.

Quant au minerai manganifère, son importation n'a pas dépassé 2,500 tonnes.

Minerai de manganèse. — La Russie continue à tenir

la tête dans les importations du minerai de manganèse. Elle en a expédié 20,220 tonnes en 1902 sur un total de 40,202 tonnes; viennent ensuite :

La Grèce avec 14,700 tonnes ; l'Inde avec 2,530 tonnes ; la Perse avec 1,552 tonnes, et la Turquie d'Europe avec 1,200 tonnes.

Les prix ne sont pas cotés sur le marché.

Poteaux de mines.— Nous avons eu l'occasion de montrer au début du chapitre des importations que le commerce des poteaux de mines augmente graduellement et que malgré la petite diminution constatée, les chiffres de l'année que nous étudions sont supérieurs à la moyenne des dix derniers exercices.

La France occupe toujours le premier rang avec un total de 162,491 tonnes en diminution de 26,324 tonnes sur le chiffre de l'année 1901.

La plus grande partie de ces poteaux est expédiée de Bordeaux qui figure dans les statistiques pour 102,487 tonnes. Le complément a été fourni par Bayonne 30,155 tonnes, Lorient 14,443 tonnes, Boucau 5,027 tonnes, Auray 2,554 tonnes, Hennebont 1,826 tonnes et d'autres ports tels que Vannes, Pont-l'Abbé, Saint-Nazaire, Concarneau, Quimper, etc., dont les expéditions sont trop faibles pour être détaillées.

Après la France, qu'ils laissent à une grande distance devant eux, il y a lieu de signaler les pays suivants :

Portugal 21,823 tonnes ; Norvège 12,450 tonnes ; Finlande 5,933 tonnes ; Espagne 2,976 tonnes ; Russie 1,657 tonnes ; Suède 1,202 tonnes ; Allemagne 704 tonnes.

Le prix des poteaux de mines sur le marché de Newport a oscillé entre 15 et 17 shillings.

Phosphate. — L'importation du phosphate est faite par une fabrique de produits chimiques (Morris and Griffin) établie sur la rivière de Newport. Elle varie suivant les besoins de cette maison et n'a par conséquent qu'une importance fort relative dans le commerce général de la circonscription.

Elle a compris cette année 9,430 tonnes, soit 6,503 tonnes de plus que l'année dernière.

Bois de construction. — Le commerce du bois de construction qui appartenait presque entièrement à la Norvège parait s'être déplacé dans le courant de l'année 1902.

La Russie s'est mise au premier rang avec 26,258 tonnes.

Le Canada vient ensuite avec 13,820 tonnes et la Norvège n'arrive qu'à la troisième place avec 9,476 tonnes.

Nous pouvons signaler encore :

L'Allemagne, 4,391 ; l'Amérique du Sud, 5,765 ; la France, 2,161 ; l'Autriche, 1,765.

Au total, il a été importé 70,544 tonnes de bois de construction soit une augmentation de 13,829 tonnes sur l'exercice précédent.

Acier brut. — Constatons tout de suite que Newport est le port de toute l'Angleterre qui importe la plus grande quantité d'acier brut.

Ce fait ressort de la statistique suivante des importations de l'acier brut dans le Royaume-Uni.

Ports.	Tonnes.
Bristol	9.020
Cardiff	1.572
Swansea	25.568
Liverpool	23.982
Londres	7.760
Total	67.902
Newport	90.049

On voit que Newport, non seulement occupe le premier rang, mais encore atteint un total supérieur de 22,147 tonnes à celui de tous les autres ports réunis.

C'est de Belgique et de Hollande qu'arrive presque entièrement l'acier brut. En 1902, ces deux pays ont fourni :

Belgique : 41,576 tonnes ; Hollande : 39,670 tonnes.

Cet acier brut sert à fabriquer des rails, du matériel pour chemins de fer, des tôles et des outils.

Marchandises diverses.— On comprend sous cette rubrique toutes les marchandises dont l'importation n'atteint pas un chiffre assez élevé pour faire l'objet d'un paragraphe spécial. Dans ce nombre nous pouvons citer plusieurs produits français.

Les oignons de Roscoff que les marchands bretons viennent eux-mêmes vendre ici à la fin du mois de juillet ; les pommes de terre provenant également de Bretagne, les ardoises de Bayonne le sable, les phosphates, les vins, les conserves, les fromages, les spiritueux, les articles de nouveauté, etc.

L'absence complète de statistique nous empêche d'estimer, avec quelque exactitude, la valeur de ces importations. Nous pouvons seulement dire qu'elle est loin d'être négligeable, car tous les produits français sont très estimés sur la place.

NAVIGATION.

Le mouvement général de la navigation, tant à l'entrée qu'à la sortie, pendant l'année 1902, s'est élevé pour le cabotage au chiffre de 12,253 navires jaugeant 2,051,151 tonnes et pour l'étranger au chiffre de 2,491 navires jaugeant 1,521,588 tonnes. Ces navires se répartissent de la manière suivante :

1° CABOTAGE DE PORT ANGLAIS A PORT ANGLAIS.

Entrées.

	Navires.	Tonnage.
Sur lest	4.313	1.132.505
Avec chargement	2.043	203.267
Totaux	6.356	1.335.772

Sorties.

Sur lest	1.034	226.448
Avec chargement	4.863	488.931
Totaux	5.897	715.379

2° ÉTRANGER.

Entrées.

Sur lest	445	537.170
Avec chargement	607	405.785
Totaux	1.052	942.955

Sorties.

Sur lest	39	25.927
Avec chargement	1.400	1.495.661
Totaux	1.439	1.521.588

Quant à la part prise par chaque pavillon dans le mouvement du port, en ce qui concerne la navigation à l'étranger, elle est mise en évidence dans le tableau ci-dessous :

	Entrées.		Sorties.	
Pavillons.	Navires.	Tonnages.	Navires.	Tonnages.
Anglais	484	494.995	771	956.058
Français	187	68.479	182	67.285
Norvégien	89	59.299	128	81.959
Espagnol	78	86.582	112	119.121
Allemand	51	57.621	70	74.423
Hollandais	35	29.437	16	16.053
Italien	28	42.037	38	61.789
Danois	20	19.549	32	32.759
Belge	18	12.250	11	7.795
Russe	14	10.281	30	22.436
Suédois	10	9.512	21	17.059
Autrichien	10	17.290	15	26.570
Autres pavillons	28	35.623	42	56.933

La France continue à occuper le premier rang dans le trafic maritime étranger si l'on considère seulement le nombre des navires, mais, si l'on veut tenir compte du tonnage, il n'en va plus de même. Nous voyons passer devant nous l'Espagne qui

obtient un tonnage supérieur de 18,103 tonnes à l'entrée et de 51,836 tonnes à la sortie.

En réalité la navigation française à Newport se maintient dans la moyenne des années précédentes. Il est regrettable de constater qu'elle ne progresse pas.

La répartition en vapeurs et en voiliers des navires français qui ont fréquenté le port de Newport pendant l'année 1902 donne les résultats suivants :

	Entrées.		Sorties.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	79	56.609	79	56.609
Voiliers	108	11.870	103	10.676
Totaux	187	68.479	182	67.285

MARCHÉ DES FRETS.

Les frets n'ont pas subi de variations bien importantes dans le courant de l'année; mais ils ont été un peu inférieurs à ceux obtenus pendant l'exercice précédent.

Voici les cours pour les principales destinations.

1° Ports français :

	Francs.
Dieppe	5 50 » »
Caen	5 » » »
Le Havre	5 » » »
Rouen	6 25 » »
Lorient	5 » » »
Saint-Nazaire	4 50 à 5 »
Bordeaux	5 » » »
Marseille	6 » à 7 »
Bastia	6 » à 7 »
Oran	6 » » »
Alger	6 » » »

2° Ports étrangers :

	Shillings.
Port-Saïd	4/6 à 5/6
Gênes	4/6 à 5/6
Madère	6 à 7
Barcelone	4/6 à 7/6
Alexandrie	4/ à 6
Bilbao	4/
Colombo	9/3 à 13
Rio-de-Janeiro	10 à 13
New-York	8/6 à 9/6
Lisbonne	4/ à 5/
La Plata	7/ à 13/6
Buenos-Aires	7/ à 12
Afrique du Sud	12/ à 17
Hong-Kong	14/ à 20

R. MONNET,
Consul chargé du Vice-Consulat de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 5 NOVEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 272

Possessions anglaises d'Afrique.

LE CAP

Le commerce du Cap en 1902.
Importation. — Exportation. — Navigation.
Commerce avec la France.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL.
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix
252.	—	**Japon** : Commerce extérieur du port de Nagasaki et des autres ports ouverts de la circonscription vice-consulaire pendant l'année 1902.	» 20
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation.	» 20
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 30
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. . . .	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902.	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'Etat de Washington.	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 20
264.	—	**Etats-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902.	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902.	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902. . .	» 20
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902.	» 20

POSSESSIONS ANGLAISES D'AFRIQUE

LE CAP.

Le commerce du Cap en 1902. — Importation; exportation; navigation. — Commerce avec la France (1).

Capetown, le 18 août, 1903... L'importance des transactions commerciales, en 1902, a dépassé de beaucoup toutes les années précédentes, tant pour les importations que pour les exportations : importations comprenant celles du Gouvernement et le transit pour le Transvaal et la Rhodesia : 34,220,500 liv. st. en augmentation de 10,228,469 liv. st.; exportations comprenant l'or qui vient du Transvaal et de la Rhodesia : 17,465,131 liv. st., en augmentation de 6,591,858 liv. st.

Ces chiffres indiquent un développement commercial considérable qui a eu comme corollaire, pour la colonie, une prospérité financière sans précédent. Malgré cela, tout le monde n'est pas d'accord sur la stabilité de cette situation et sur les chances de durée et d'accroissement de cette prospérité apparente. Il est incontestable qu'après la guerre, il y a eu énormément de ruines à relever et de vides à combler, d'où la nécessité d'importer des marchandises de toutes sortes et principalement des matériaux de construction, des machines, des instruments agricoles. Ce fait est mis en évidence par le chiffre de transit qui a monté, pour 1902, à 5,485,495 liv. st. en augmentation de 3,480,370 liv. st. sur l'année précédente.

On avait compté aussi sur une reprise immédiate des affaires, on avait escompté un « boom » qui ne s'est pas produit pour des motifs multiples qu'il n'y a pas lieu de discuter ici. Dans cette prévision, de grosses commandes ont été faites et exécutées, d'où il résulte qu'il y a actuellement pléthore au Cap, le commerce se plaint, les banques deviennent plus sévères et l'intérêt des découverts a augmenté.

Quoi qu'on en puisse dire, il est indéniable que la prospérité générale de l'Afrique du Sud toute entière est intimement liée à celle des mines d'or qui, jusqu'à présent, ne se sont pas relevées comme on l'espérait et qui réellement ne semblent pas disposer d'une main-d'œuvre suffisante.

---

(1) A ce rapport étaient joints des tableaux statistiques détaillés dont on peut prendre connaissance à l'Office National du Commerce extérieur, 3, rue Feydeau.

Il est donc prudent de ne pas accepter sans réserves, l'apparente prospérité du Cap telle qu'elle semble ressortir des statistiques, mais, en même temps, il ne faut pas perdre de vue que le jour où l'industrie minière aura atteint tout son développement, le commerce prendra certainement un grand essor et le commerce français fera sagement de ne pas attendre à la dernière heure pour en profiter.

Les usages commerciaux au Cap se modifient lentement mais graduellement, avec l'extension des relations commerciales. Le principe est toujours le même : maison au Cap avec succursale, représentant ou commissionnaire attitré à Londres, et le plus souvent, paiement à Londres ou en valeurs sur Londres, mais les maisons du Cap qui, autrefois, renvoyaient les représentants de commerce à leurs maisons de Londres, sont plus disposées à écouter les offres directes qui leur sont faites et à donner des commandes; aussi le nombre des représentants de commerce qui viennent dans l'Afrique du Sud a-t-il considérablement augmenté et, dans les premiers mois de 1903, il n'a pas été pris, à Capetown, moins de 700 licences de représentants et voyageurs de commerce. C'est un signe des temps, et nos négociants feront bien de suivre l'exemple qui leur est donné par les autres pays, d'autant plus que les affaires sont difficiles, la concurrence plus active que jamais, et qu'une maison doit être connue pour réussir à placer ses articles. Il y faut de la persévérance et de la ténacité et ne pas se décourager si une première tentative ne donne pas le résultat qu'on attendait; mais des représentants de maisons françaises ont fait récemment dans l'Afrique du Sud des tournées dont ils ont été satisfaits. Il faut, avant tout, que le représentant envoyé sache parfaitement la langue anglaise, que ses catalogues, ses poids, ses mesures et ses prix soient en anglais.

La lutte deviendra d'autant plus difficile que la récente convention douanière passée entre tous les différents territoires britanniques de l'Afrique Australe, prévoit un tarif différentiel en faveur des marchandises britanniques. Tous les produits et articles qui, à l'entrée, sont tarifés *ad valorem*, paieront désormais 7 1/2 0/0 s'ils sont d'origine britannique, et 10 0/0 s'ils sont d'origine étrangère ; d'autres qui étaient exempts de droits continueront d'entrer en franchise s'ils sont d'origine britannique, et paieront 2 1/2 0/0 s'ils proviennent d'autres pays : tels sont, entr'autres, les machines, le matériel de chemins de fer, de tramways et de télégraphes, le tuyautage, les fils de fer pour clôtures.

La France en sera probablement moins affectée que tout autre pays et les articles qu'elle envoie étant surtout des objets de luxe ou destinés à la partie riche de la population n'en verront pas, je l'espère, leur vente fortement diminuée. Les champagnes, par exemple, subissent une augmentation considérable qui ressort à environ 10 shillings par caisse; ceux qui boivent du champagne en achèteront quand même, mais cependant

cette élévation des prix ne pourra qu'en restreindre la vente. Il en est de même pour la parfumerie et les savons de toilette dont les marques françaises étaient de plus en plus appréciées au Cap.

C'était une grave décision que de modifier le régime économique qui avait toujours prévalu dans la colonie et l'on peut se demander si le commerce britannique en retirera tout le bénéfice qu'il semble en attendre. On ne peut nier qu'il a été légèrement en décroissance. Mais, pour les trois dernières années, les importations se répartissent comme suit :

	1900.	1901.	1902.
Grande-Bretagne	10.154.200	12.383.970	20.994.095
	63 0/0	63 0/0	66 0/0
Possessions britanniques. .	2.241.777	3.138.530	3.273.541
	15 0/0	16 0/0	10 0/0
Total pour l'Angleterre et ses possessions. .	12.395.977	15.522.500	24.267.636
	78 0/0	79 0/0	67 0/0
Pays étrangers	3.530.957	4.223.667	7.841.969
	22 0/0	21 0/0	24 0/0

Si l'on remonte à des périodes plus lointaines on trouve que la part du commerce britannique était en :

1892, 82,18 0/0 ; 1893, 80,10 0/0 ; 1894, 78,59 0/0 ; 1896, 76,60 0/0 ; 1897, 69,80 0/0 ; 1898, 66,80 0/0.

La situation du commerce britannique dans la colonie du Cap est donc au moins aussi bonne actuellement qu'avant la guerre.

IMPORTATIONS GÉNÉRALES.

Le chiffre brut des importations s'élève donc à 34,220,500 livres sterling, soit 855,512,500 fr., dont le tableau n° 1 annexé donne le détail. L'augmentation porte sur presque tous les articles : matières explosibles, dynamite et poudre, chocolats et cacao, sucres raffinés, tabacs non manufacturés, sheep-dip (produits pour combattre et guérir la gale des moutons), allumettes ; il y a au contraire diminution de plus de moitié sur le matériel de chemins de fer et de tramways, mais il faut se rappeler qu'en 1900 et 1901, pour faire face aux exigences de la guerre et remplacer le matériel endommagé, les importations étaient montées, pour ces deux années, à 1,143,476 liv. st.

Un des chapitres les plus importants dans les importations est celui des matières alimentaires qui révèle un déficit fâcheux dans la production locale :

Grains et farines, riz	1.886.169	livres sterling.
Animaux de boucherie sur pied	170.889	—
Volaille vivante	3.187	—
Viande gelée et volaille	1.236.890	—
— salée en conserve, lard	730.309	—
Beurre, margarine, fromage	509.007	—
Confiserie, chocolats, confitures	287.064	—
Pommes de terre	75.128	—
Lait conservé	415.641	—
Poisson conservé	316.795	—
Biscuits et gâteaux	182.362	—
Provisions diverses	581.687	—
Fruits secs et en conserve	127.988	—
Épiceries, thé, café	635.464	—
Sucres bruts et raffinés	671.408	—
Bières	336.573	—
Vins et spiritueux	767.143	—
	2.410.588	livres sterling.
	6.533.116	—
Total	8.943.604	livres sterling.

C'est donc une contribution de 8,943,604 liv. st., soit 223 millions 590,100 fr. que la colonie du Cap paie à l'étranger pour nourrir sa population de 500,000 Européens et de 1,500,000 indigènes. Cette situation, jointe à l'élévation du prix de la main-d'œuvre qui en est la conséquence, explique la cherté excessive de la vie matérielle au Cap, qui entrave l'essor de toute industrie locale. Les marchandises fines, vêtements, chaussures, étoffes de toute nature, montent à 7,449,539 liv. st., en augmentation de 2,692,649 liv. st. sur l'année précédente. Les matériaux de construction, qui se sont montés à 3,051,167 livres sterling, en augmentation de 1,193,038 liv. st. dont 2,936,704 liv. st. sont destinées à la colonie, alors que 114,468 livres sterling seulement passaient en transit, montrent encore les besoins urgents de la colonie et expliquent la valeur anormale des immeubles et le taux excessif de leur location, surtout à Capetown. Ce chiffre énorme de 3 millions 1/2 est dû surtout au développement des villes du littoral et de Capetown en particulier qui, depuis dix ans, a presque doublé et a remplacé les anciennes habitations hollandaises, composées d'un rez-de-chaussée et d'un étage au plus, par de hauts édifices à l'instar des villes modernes d'Europe. La chaux fait défaut : on la remplace, dans les grandes constructions, par le ciment, qui a monté à 110,652 liv. st., en augmentation de 42,286 liv. st. On n'emploie presque pas la pierre et on la remplace par des briques, presque toutes fabriquées dans le pays, et qui se vendent de 4 à 5 liv. st. le mille.

Les bois manufacturés et ouvrés, la menuiserie pour les maisons, sont également entièrement importés et se sont montés à 828,716 liv. st. en augmentation de 284,658 liv. st.

Les instruments agricoles avec 240,921 liv. st. ont plus que doublé : il fallait remplacer tous ceux qui avaient été détruits pendant la guerre.

Répartition des importations par les différents ports de la colonie.

La répartition des importations par les différents ports de la colonie montre l'immense développement pris par Capetown depuis quelques années :

	1898.	1900.	1901.	1902.
		(Livres sterling.)		
Capetown	5.128.292	7.826.863	9.239.834	12.739.221
Port-Elizabeth	6.246.429	5.051.005	6.384.297	10.495.121
East-London.	3.519.697	2.768.796	3.583.634	5.681.223

Cependant on remarquera que Port-Elizabeth regagne rapidement le terrain que ce port avait perdu pendant la guerre. C'est en effet le premier port de transit, mais East-London entre en compétition malgré la barre de la rivière Buffalo qui en rend l'accès difficile.

Capetown dessert toute la partie Ouest de la colonie du Cap, mais c'est le port le plus éloigné de Johannesburg et la capitale de la colonie du Cap ne pourra jamais devenir le point le plus important de transit pour l'intérieur, malgré la grande supériorité de son port : la rivalité sera entre Port-Elizabeth et East-London : ce dernier port est le plus rapproché du Transvaal, il dessert toute la partie orientale riche et peuplée de la colonie, mais il a le désavantage de la barre qui rend difficile l'accès de la rivière qui lui sert de port. Capetown restera toujours le point de débarquement des malles et des passagers.

TRANSIT.

Ce qui vient d'être dit des différents ports de la colonie est démontré par l'importance du transit dans chacun des ports de la colonie :

	1901.	1902.
	(Livres sterling.)	
Capetown	183.535	818.506
Port-Elizabeth.	1.341.273	3.218.930
East-London	445.255	1.429.059
Autres ports ou points de sortie . . .	35.062	19.000

Le transit par tous les ports s'élève donc à 5,485,495 liv. st.

en augmentation sur 1901 de 3,649,058 liv. st., et se répartit comme suit :

	1901.	1902.	
Transvaal	1.162.162	4.811.220	+ 3.649.058
Rhodésie	842.963	674.275	— 168.688

Après la conclusion de la paix, l'augmentation considérable du transit pour le Transvaal, n'a rien que de normal, et doit encore s'accentuer.

La diminution du transit sur la Rhodésie peut être attribuee à l'ouverture du chemin de fer qui relie directement Buluwayo et Salisbury à Beira, sur l'Océan Indien, desservi par les services de la côte orientale d'Afrique.

Natal est, en raison de sa proximité du centre minier, un concurrent sérieux pour le Cap, malgré la barre qui obstrue l'entrée de son port.

Lourenço-Marquès entre encore en compétition plus immédiate, car sa distance de Johannesburg n'est guère que le tiers de celle d'East-London, le port du Cap le plus rapproché, surtout si l'on construit, comme il en est question, une seconde ligne reliant Lourenço-Marquès à Johannesburg. Le Cap ne peut donc pas espérer accaparer le transit pour le Nord, et il doit compter surtout sur le développement de la colonie elle-même et du Sud de l'Orange (river colony.)

EXPORTATIONS GÉNÉRALES.

Les exportations montrent également une augmentation considérable : elles s'élèvent à 17,465,131 liv. st. dépassant de 6,591,858 liv. st. celles de l'année précédente ; mais il convient d'en retrancher l'or qui comme toujours est compris, par le Cap. dans ses statistiques d'exportation, bien que ce riche produit vienne exclusivement du Transvaal et de la Rhodesia. Les exportations de la colonie tombent alors à 11,549,924 liv. st. et l'augmentation n'en est pas moins après retranchement de l'or de 1,902,550 liv. st. ce qui est très satisfaisant.

Il est vrai que les diamants, dont la production est strictement limitée à la demande, sous peine de faire tomber leur valeur à des prix dérisoires, figurent, à eux seuls, pour 5,427,360 livres sterling en augmentation de 487,256 liv. st.

Cette industrie des diamants est certainement une source de richesse pour la colonie, mais elle bénéficie surtout aux actionnaires dispersés dans le monde entier et au groupe financier qui constitue la puissante compagnie « de Beers ». Ce n'est pas une richesse qui profite exclusivement au pays et à laquelle participe une grande partie de la population, comme c'est le cas, par exemple, pour la laine, les plumes d'autruches, le mohair et les

peaux qui sont à peu près les seuls produits qu'exporte la colonie.

Les laines donnent un résultat satisfaisant, 1,930,227 liv. st; en augmentation de 440,981 liv. st. ; il en est de même pour les mohairs, les plumes d'autruches et les peaux dont l'exportation augmente. On peut se demander si la plus value sur les laines continuera car la guerre a fait diminuer le nombre des moutons. Dans son rapport annuel, la Chambre de Commerce du Cap a fait ressortir que cette augmentation n'était pas due en réalité à un accroissement de la production normale, mais à la guerre, parce que pendant cette période, les fermiers n'avaient pas pu faire faire la tonte ou avaient manqué de moyens de transport pour envoyer leurs produits au port d'embarquement ; beaucoup d'animaux ont été vendus pour la boucherie ou pour reconstituer les troupeaux du Transvaal et de l'Orange et la Chambre de Commerce prévoit que l'exportation des laines du Cap va au contraire diminuer pendant deux ans. La Chambre de Commerce exprime aussi le regret que les fermiers ne soignent pas davantage leurs laines et surtout ne fassent pas le triage avec assez de discernement, ce qui déprécie leurs produits sur les marchés d'Europe.

Les conserves de poisson sont tombées à 7,147 en diminution, de 5,427 ; cela tient à ce qu'une manufacture française de conserves de langouste a réduit considérablement sa fabrication, les tempêtes qui ont sévi, l'année dernière, dans la baie de la Table ayant entravé la pêche : cette usine se transfère du reste actuellement à Hout-Bay dans des conditions plus favorables pour la pêche et l'exportation ; il y a donc lieu d'espérer que cette diminution n'est que momentanée.

L'exportation des vins coloniaux qui ne dépasse pas 23,157 livres sterling a diminué de 5,716. Le Natal est le principal client du Cap et a pris à lui seul pour 18,652 liv. st.

Je ne puis que répéter ce que j'ai dit, dans mes précédents rapports, des vins du Cap : les meilleurs sont les vins de liqueurs : les Hermitage et les Drakenstein qui veulent imiter les Bordeaux et les vins du Rhin sont inférieurs et leur prix ne sont maintenus artificiellement à un taux bien au-dessus de leur valeur que par les droits prohibitifs qui frappent à l'entrée, tous les vins de provenance étrangère. Les propriétaires de vignobles trouvant ainsi à vendre très avantageusement leurs vins ne se préoccupent pas d'en améliorer la qualité et surtout de leur donner le temps de prendre un peu d'âge, avant d'être livrés au consommateur.

Le commerce des fruits frais pour lequel le climat du Cap semble cependant propice a diminué au lieu d'augmenter, malgré les espérances que l'on fondait sur les vergers qui ont été plantés dans les dernières années, mais qui ne sont pas encore en plein rapport. Il en est des fruits du Cap comme de tous les produits du sol : le producteur a à lutter contre l'irrégularité et l'intempérie des saisons.

Répartition du commerce entre les différents pays.

IMPORTATION.

Le Royaume-Uni est en quelque sorte hors de cause tellement le chiffre de ses articles et produits importés au Cap dépasse tous les autres réunis : 20,994,095 liv. st.; mais, comme toujours, ces chiffres sont loin d'exprimer la vérité; de grandes quantités de marchandises de toutes sortes, passant par Londres, sont considérées ici comme produits britanniques, alors qu'ils ont une tout autre provenance.

Immédiatement après, viennent les possessions britanniques avec 3,273,541 liv. st.

Les pays autres que britanniques sont par ordre d'importance :

Les États-Unis, avec un chiffre presque égal : 3,256,420 liv. st., dont les principaux articles sont les blés et farines, les machines, le matériel de chemins de fer et de tramways, les conserves de viande et le lard, les cigarettes, les bois bruts et rabottés.

La République Argentine avec 1,347,793 liv. st., qui envoie surtout des animaux sur pied, bœufs, vaches, ânes, chevaux, mules, moutons.

L'Allemagne, avec 1,273,855 liv. st. qui participe presque à toutes les importations sauf à celles des matières fines et des provisions.

La Belgique : 516,845 liv. st.

La Suède et Norvège : 400,670 liv. st. (presqu'exclusivement des bois bruts et ouvrés pour la construction).

Le Brésil : 297,821 liv. st., avec des cafés.

La Hollande : 265,018 liv. st.

La France : 239,000 liv. st. Le détail de ses articles se trouvera plus loin. C'est le dernier pays dont le commerce dépasse 5 millions de francs, tous les autres sont au-dessous de 1 million 1/2 de francs.

EXPORTATION.

Sur un total de 16,381,279 liv. st., l'Angleterre a reçu 15,531,477 liv. st. et ses colonies 224,748 liv. st., mais combien de marchandises entreposées en Angleterre ont ensuite été dirigées sur le continent européen, il est impossible de le savoir.

L'Allemagne a pris 216,425 liv. st. presqu'entièrement en produits coloniaux, et ses possessions du Sud-Ouest africain 21,565 liv. st. dont les quatre cinquièmes environ étaient des réexpéditions.

La Belgique : 47,525 liv. st. de produits coloniaux et la France 9,752 liv. st., dont 8,943 liv. st. de produits coloniaux.

Commerce spécial de la France.

IMPORTATIONS.

Le total, y compris les articles importés par e Gouvernement pour son usage, se monte à 239,066 liv. st., soit 5,876,650 fr., en augmentation de 48,892 liv. st., soit 1,222,300 fr. Si l'on se reporte aux années précédentes, on constate que les importations françaises n'avaient jamais atteint ce chiffre, certainement bien au-dessous de la réalité. Il est même permis de supposer que l'écart entre les statistiques et la vérité est bien plus grand pour la France que pour les autres grands pays, car c'est le seul qui n'ait pas de communication maritime directe avec l'Afrique du Sud. Pour les vins, par exemple, l'Angleterre qui, tout le monde le sait, n'en produit pas, est considérée par les douanes du Cap comme en expédiant ici 125,000 gallons valant 88,000 liv. st., tandis que la France n'en enverrait que 88,500 gallons pour la valeur de 75,000 liv. st. Il est probable que la moitié au moins des 88,000 liv. st. ou 2,200,000 fr. de vins supposés anglais reviennent à la France, ce qui, avec l'augmentation probable sur ce seul article, porterait notre part à près de 7 millions de francs, mais nous laisserait encore au même rang que nous occupons, après l'Allemagne, la Belgique, la Hollande, pour l'Europe.

La nomenclature des articles que la France envoie au Cap est longue, mais, pour la plupart, on pourrait croire que c'est une liste d'échantillons, tellement les quantités sont peu importantes.

Étoffes, vêtements, tissus, rubans, mercerie. — 8,330 liv. st., soit 208,250 fr. seulement ; la mercerie et les modes, qui montent à 7,764 liv. st., ont seules augmenté de 4,156 livres sterling ; presque tous les autres articles sont en diminution. Notre grand concurrent, en Europe, est l'Allemagne. Il est intéressant de comparer quelques articles :

	France.	Allemagne.
Divers et rubans	100	15.488
Mercerie.	7.764	39.304
Vêtements, confections	272	16.102
Soieries	120	677

Pour ce dernier article, l'importation totale s'élève à 37,167 livres sterling, supposée venir presque exclusivement d'Angleterre.

Sur 395,473 liv. st. de beurres et margarine, la France n'a que 196 liv. st., l'Angleierre 71,267, l'Australie 214,447, la Hol-

lande 30,672. Il faut en chercher la cause, comme je l'ai déjà dit dans de précédents rapports, dans ce fait que les beurres viennent au Cap dans des chambres froides et sont vendus comme beurres frais. Le commerce des beurres en boîtes tend à disparaître.

Huile à manger (Salad oil). — L'Angleterre en envoie pour 9,745 liv. st., la France seulement pour 114. Les États-Unis deviennent nos concurrents pour cet article et en ont envoyé pour 2,077 liv. st.

Conserves de légumes. — Sur un total de 49,571 liv. st., la France figure pour 5,015 liv. st., en augmentation de 1,087 livres sterling, mais l'Angleterre en envoie pour 20,620 liv. st., dont, il faut le reconnaître, beaucoup sont fabriquées en France, sous une marque anglaise ; la Belgique en fournit pour 5,280 livres sterling et l'Allemagne pour 7,013 liv. st., la Hollande pour 2,244 liv. st. et les États-Unis pour 7,204. La part de la France devrait être beaucoup plus importante. L'Allemagne envoie et répand les prix courants de conserves en langue, monnaie et poids anglais.

Horlogerie et montres. — Sur 65,612 liv. st., la France ne figure que pour 1,942 liv. st., en diminution de 2,172 liv. st. Nos concurrents sont l'Angleterre, 36,586 liv. st., les États-Unis, 14,257 liv. st., et l'Allemagne, 11,773 liv. st.

Joaillerie. — Presque toute la joaillerie vient d'Angleterre, 58,824 liv. st., comme étant mieux appropriée au goût anglais. La France figure seulement pour 1,161 liv. st., en augmentation de 991 liv. st. Les bijoux fantaisie, art nouveau, sont assez appréciés. L'Allemagne figure pour 2,685 liv. st., et les États-Unis pour 1,252 liv. st. Une des difficultés, pour nos bijoux, est le titre de l'or français trop élevé. Il se vend ici des bijoux, soi-disant en or, à 8 ou 10 carats, et le doublé français est considéré comme du faux.

Parfumerie. — Sur un total de 57,134 liv. st., l'Angleterre a 43,661 liv. st., l'Allemagne 5,970 liv. st., et la France 3,041 liv. st., cette dernière en augmentation de 2,512 liv. st., ce qui est satisfaisant, notre parfumerie étant de plus en plus appréciée. Au Cap, la parfumerie n'est pas vendue dans des magasins spéciaux comme en France, ni même beaucoup par les coiffeurs. Ce sont surtout les pharmaciens et quelques grandes épiceries qui tiennent cet article et surtout les meilleures qualités.

Bonbons. — Sur un total de 192,537 liv. st., la France ne figure que pour 932 liv. st., en diminution de 423 liv. st. La part de l'Angleterre, à elle seule, est de 179,082 liv. st., qui pourrait bien comprendre quelques bonbons français. L'Allemagne a 5,127 liv. st., et les États-Unis, 6,657 liv. st. La grande consommation des bonbons est faite par les indigènes et surtout les métisses, mais il leur faut des bonbons très bon marché et les bonbons français sont de qualité trop supérieure et trop chers.

Fruits secs autres que les raisins et les figues. — Ce sont les États-Unis qui en fournissent le plus au Cap (17,557 liv. st., sur un total de 26,715 liv. st.), puis l'Angleterre (2,602 liv. st.) qui très probablement les importe du continent, l'Australie, 2,445 liv. st., et la France, 1,175 liv. st., sur le même pied que l'Allemagne, mais en diminution de 518 liv. st. L'industrie des fruits secs, principalement pruneaux et abricots apparait au Cap, mais la France devrait augmenter au lieu de décliner pour cet article. Il en est de même pour les fruits en conserve : ce sont les États-Unis qui tiennent la tête 16,935 liv. st., puis vient l'Angleterre 14,125 liv. st., l'Australie 5,504 liv. st., et la France, 849 liv. st., en diminution de 230 liv. st.

Poissons en conserves. — Le chiffre des importations est assez élevé, 316,795 liv. st., l'Angleterre, à elle seule, est supposée en envoyer pour 242,466 liv. st., les États-Unis y contribuent pour 38,809 liv. st., l'Allemagne, pour 9,742 liv. st., la Belgique pour 6,504 liv. st. et la France, pour 5,458 liv. st., en diminution de 861 liv. st. qu'il faut peut-être attribuer à la rareté de la sardine sur les côtes de France.

Sucres. — L'importance des sucres bruts quoique encore bien supérieure à celle des sucres raffinés a considérablement diminué tandis que les sucres raffinés ont augmenté presque d'autant. C'est l'Allemagne qui en envoie la plus grande partie (148,829 liv. st. sur un total de 190,800 liv. st.), l'Angleterre figure pour 19,240 liv. st., viennent ensuite la Hollande, 10,266 liv. st., la Belgique, 6,065 liv. st., et enfin la France, 3,193 liv. st., en augmentation il est vrai de 1,173 liv. st. et qui, il faut l'espérer ne s'arrêtera pas là, puisque les sucres raffinés sont de plus en plus employés.

Pommes de terre. — L'importation totale a été de 75,128 liv. st., sur lesquelles l'Angleterre fournit 26,113 liv. st., et immédiatement après elle, la France pour 21,457 liv. st., en augmentation de 2,585 liv. st. C'est un commerce qui se développe de plus en plus avec la France. Il a donné, au début, de grands bénéfices, mais il y a eu aussi de sérieux mécomptes quand les pommes de terre ne sont pas de première qualité. Une grande partie des pommes de terre françaises est destinée à la semence et la culture de la pomme de terre se développe beaucoup dans l'Afrique du Sud. Au commencement de la saison, on expédie des espèces hâtives telles que « Early-Rose », mais plus tard on préfère les espèces un peu tardives qui se conservent mieux.

Voitures. — Les automobiles, qui sont compris dans les statistiques sous la rubrique « voitures », ont commencé à faire leur apparition au Cap ; il n'y en a pas encore beaucoup. C'est seulement dans un périmètre d'une trentaine de kilomètres autour de Cape-Town que les routes sont suffisamment bonnes ; des tentatives ont été faites pour de plus grandes distances, par exemple de Cape-Town à Kimberley, mais elles ont échoué et

les voyageurs sont restés en panne, car les ressources pour réparer les machines manquent dans l'intérieur. Si des automobiles pouvaient être spécialement construits pour résister aux routes de l'Afrique du Sud, cette industrie y trouverait certainement un débouché important pour relier entre eux des centres de population qui ne sont desservis, encore aujourd'hui, que par des cape-carts, sorte de voitures à deux roues, à deux ou quatre chevaux, qui circulent à travers le veldt (prairie). La France n'a envoyé que pour 432 liv. st. de voitures de toutes sortes sur un total de 114,244 liv. st., mais je sais qu'il y a au Cap quelques automobiles français.

Poterie en général qui monte à 140,061 liv. st. et qui renferme les tuiles ; la France ne figure que pour 358 liv. st. ; cependant on emploie de plus en plus les tuiles pour couvrir les maisons, tant à Cape-Town qu'à Port-Elizabeth, et je sais que beaucoup de ces tuiles portent des marques de Marseille ; mais elles vont de notre grand port méditerranéen à Londres, pour y être transbordées à destination du Cap, et elles arrivent ici comme articles anglais qui, à eux seuls, figurent pour 103,218 liv. st. ; l'Allemagne contribue pour 28,760 liv. st., la Belgique pour 4,862 liv. st., mais ces chiffres, comme ceux de France d'ailleurs, comprennent tous les genres de poterie. On construit beaucoup dans l'Afrique du Sud et la tuile, plus résistante aux vents que l'ardoise, est de plus en plus prisée. Il vient aussi du tuyautage en terre pour les conduites d'eau et les égouts ; au total 15,188 liv. st., exclusivement fourni par l'Angleterre, mais j'ai entendu dire qu'il en vient aussi de France. Il va y avoir au Cap, dans un avenir rapproché, de très grands travaux d'adduction des eaux pour l'alimentation de la ville de Cape-Town, à laquelle, en raison de son développement, les réservoirs actuels ne suffisent plus. On captera la rivière Berg, à 70 milles de la ville, et ces travaux nécessiteront naturellement un tuyautage considérable.

En **droguerie,** après l'Angleterre, figurent presque exclusivement l'Allemagne et la Belgique.

Vins. — C'est de beaucoup l'article le plus important du commerce français au Cap. Jusqu'à présent, les droits de douane étant les mêmes pour tous les vins, l'administration locale ne faisait aucune différence entre les différentes espèces et les provenances sont indiquées plutôt par le port d'embarquement que par le pays d'origine lui-même.

L'importation générale a été de 14,028,822 litres, estimés à 216,905 liv. st., soit 5,422,625 fr. L'Angleterre figure pour 88,047 liv. st., bien qu'elle ne produise pas de vins ; sa part contributive doit être reportée sur les autres pays, dans des proportions qu'il est impossible d'établir. La France vient en seconde ligne avec 76,754 liv. st., la Belgique en troisième ligne avec 45,754 liv. st. qu'il faut reporter surtout aux vins du Rhin et aussi à la France pour des vins de Champagne qui vont

s'embarquer à Anvers ; la Hollande qui a 5,298 liv. st., est dans le même cas avec le port de Flessingue et doit probablement être reportée entièrement à l'Allemagne qui ne figure que pour 3,844 liv. st., bien que les vins du Rhin soient appréciés au Cap.

L'importation a augmenté de 77,167 liv. st., soit 1,829,175 fr. Sous le régime des nouveaux tarifs douaniers il sera fait une distinction entre les vins ordinaires et les vins mousseux ; les droits sont abaissés pour les premiers et notablement augmentés pour les seconds. Suivant l'ancien tarif, tous les vins payaient 6 shillings par gallon jusqu'à 20 0/0 d'esprit de preuve, et 9 shillings jusqu'à 50 0/0 d'esprit de preuve, plus 7 1/2 0/0 *ad valorem* pour les vins en bouteilles. Sous le régime du nouveau tarif, les vins ordinaires jusqu'à 20 0/0 d'esprit de preuve paieront 4 shillings, jusqu'à 50 0/0 8 shillings, les vins mousseux 12 sh. 6 d. Tous seront frappés d'un droit de 10 0/0 *ad valorem* qui serait réduit à 7 1/2 si les vins étaient d'origine anglaise. La diminution est donc de 2 shillings par gallon pour les vins ordinaires et le droit *ad valorem* n'est augmenté, en réalité, que de 2 1/2 0/0 car il ne venait que rarement des vins en fûts.

Les vins du Cap se trouveront donc un peu moins strictement protégés qu'ils ne l'étaient auparavant mais il n'en est pas moins vrai que ce droit de 4 shillings par gallon équivaut à 10 fr. par caisse de 12 bouteilles et demeure encore très élevé, augmenté surtout de 10 0/0 *ad valorem*.

Quant aux vins de Champagne, le droit fixe sera de 15 fr. par caisse de 12 bouteilles, qui devra être augmenté de 10 0/0 *ad valorem*, et, en prenant la valeur moyenne du champagne à 100 francs la caisse, sera de 10 fr. ; ces vins paieront donc au total environ 25 fr. par caisse de droits de douane à l'entrée, non seulement pour la colonie du Cap, mais pour toute l'Afrique du Sud, puisque le nouveau tarif sera celui d'une union douanière entre toutes les possessions britanniques de l'Afrique du Sud et on ne peut se dissimuler que c'est là un tarif excessivement élevé qui, s'il n'entraîne pas une diminution importante de la consommation des champagnes, ne pourra en favoriser le développement. Cette décision est d'autant plus à regretter que ce sont en réalité les champagnes qui constituent la base de nos importations de vins. Les vins du Cap sont encore inférieurs, mais leur fabrication fait des progrès et le gouvernement local qui a fait appel dernièrement aux conseils d'un spécialiste français qui est entré à son service, s'efforce de les améliorer. Ils font déjà, grâce aux tarifs protecteurs, une très sérieuse concurrence aux vins ordinaires étrangers et cette concurrence, dans les conditions actuelles, ne pourra que devenir plus réelle et plus efficace. Du reste, depuis quelques années, on a remplacé par des plants américains beaucoup de vignes qui avaient été phylloxérées. On n'a pu avoir de statistiques exactes à ce sujet, mais on est d'accord pour reconnaître que l'étendue des vignobles et la production du vin au Cap sont en voie sérieuse d'augmentation.

Pour les clarets (bordeaux) les qualités moyennes valant environ 7 fr. 50 la caisse, franco à bord à Bordeaux, sont les plus adaptées à la consommation locale, leur teneur en alcool ne devrait pas être inférieure à 12 volumes 0/0, 14 volumes est la moyenne des vins coloniaux. On les préfère secs et colorés. Les vins blancs, genre Hock, sont préférés aux sauternes et doivent être secs.

On importe aussi, mais en petite quantité, quelques bordeaux supérieurs ; les beaunes commencent à être connus. La clientèle anglaise consomme beaucoup de porto et de sherry qui doivent toujours être secs, mais de qualité moyenne. Les champagnes doivent être secs et très secs (dry, extra-dry). Il ne faut pas oublier que le vin ordinaire n'est pas, comme en France, la boisson usitée ; le vin est toujours plus ou moins un article de luxe réservé aux classes riches et moyennes, mais il ne peut pas y avoir de repas un peu relevé sans champagne. Ces usages sociaux tendent à restreindre la consommation des vins ordinaires.

Les vins sont généralement importés par caisses de 12 bouteilles, mais l'usage des 1/2 bouteilles par caisses de 24 est très répandu pour les hôtels et restaurants. L'emballage demande à être très soigné, car la casse augmentant considérablement le prix de revient fait le plus grand tort à l'expéditeur.

Spiritueux. — Sur 1,111,715 gallons, les whisky à eux seuls figurent pour un peu plus de 8 millions 1/2 qui viennent presqu'exclusivement d'Angleterre. En second lieu viennent les brandy (cognac) pour 94,228 gallons, sur lesquels la part de la France s'élève à 86,319 gallons représentant une valeur de 83.000 liv. st., tandis que les 858,484 gallons de whisky anglais ne valent que 393,408 liv. st. C'est à la fois cette différence considérable dans la valeur et aussi la prédominance du goût des consommateurs pour le whisky, qui empêche nos cognacs de se répandre davantage. Il ne faut pas se plaindre cependant, car l'augmentation sur 1901 a été considérable : près de 19,000 gallons et 17,223 liv. st. Il ne faut pas des marques trop chères, car en Afrique du Sud en général, on tient plus au bon marché qu'à la qualité.

La France envoie encore des liqueurs : Chartreuse, Bénédictine ; sur un total de 25,676 gallons, valant 18,678 liv. st., l'Angleterre et la France figurent chacune pour un peu plus de 10,000 gallons et 7,500 liv. st., l'Allemagne vient ensuite avec 3,697 gallons et 2,464 liv. st.

Les nouveaux tarifs de l'union douanière ne sont pas favorables aux spiritueux étrangers ; le droit fixe reste le même : 15 shillings par gallon, mais il est augmenté d'un droit *ad valorem* de 10 0/0 qui sera réduit à 7 1/2 0/0 pour les spiritueux d'origine britannique. Ces 10 0/0 équivalent environ à une augmentation de 5 shillings par caisse de 12 bouteilles pour les cognacs.

Œufs. — En 1902, il est venu au Cap 14 millions 1/2 d'œufs, qui sont attribués : 6 millions 1/2 à Madère, 5,724,000 à l'Angleterre, 61,160 à la France. Depuis le commencement de 1903, de grandes quantités sont encore venues et l'année présente révélera, sans nul doute, une importation plus grande encore. Le Danemark en envoie beaucoup via Londres, et la France aussi : ils sont sans nul doute considérés comme d'origine britannique. De Danemark, les œufs viennent par caisses de 1,400, de Madère par paniers de 600, et de France par caisses de 300. Les œufs qui doivent être très gros et blancs reviennent à 6 shillings et 6 shillings 6 d. le cent, rendus au Cap en entrepôt ; d'avril à juin ils vont jusqu'à 7 shillings 6 d. le cent ; pour les œufs de France, transbordés à Londres, il y a environ 10 0/0 de casse. Le fret de France est exorbitant : 175 shillings (liv. st. 7,15) les 40 pieds cubes en chambre froide. C'est un commerce qui, au début, a permis de gros bénéfices qui sont actuellement très réduits par la concurrence.

EXPORTATIONS EN FRANCE.

Les exportations du Cap en France ont diminué de plus de moitié, de 19,261 liv. st. elles sont tombées à 8,943.

Les poissons en conserve (conserves de langoustes) restent à 6,156 liv. st., en diminution de 4,656 liv. st. ; j'en ai déjà dit la raison, mais cette industrie essentiellement française est en voie de transformation et il est à espérer que l'année prochaine elle aura regagné largement le terrain perdu.

Les laines et peaux de mouton ont aussi considérablement diminué : de 8,020 liv. st. elles tombent à 2.450. Les tentatives faites pour envoyer directement en France des peaux de mouton ne semblent pas avoir réussi. Les quelques peaux de mouton expédiées en France sont surtout parties d'East-London.

NAVIGATION.

En 1902, il est entré, dans les différents ports de la colonie, 1,284 vapeurs, avec un tonnage de 5,709,120 tonneaux et 572 voiliers avec un tonnage de 614,525 tonnes.

Sur ce nombre, l'Angleterre compte 1,184 vapeurs avec un tonnage de 5,321,211 tonnes contre 100 vapeurs étrangers représentant 387,909 tonnes, et 187 voiliers avec un tonnage de 251,226, contre 385 voiliers étrangers et 363,299 tonnes. Ces chiffres ne comprennent pas le cabotage.

Les navires étrangers se répartissent ainsi par ordre d'importance :

Pays.	Vapeurs.	Voiliers.	Total.
Suède-Norvège	2	192	194
Allemagne	90	47	137
Italie	2	61	63
Russie	»	27	27
France	»	18	18
États-Unis	»	18	18
Danemark	1	12	13
Hollande	»	3	3
Autriche	1	1	2
Chili	»	2	2
Portugal	»	1	1

C'est depuis deux ans surtout que nos voiliers ont commencé à fréquenter, en plus grand nombre, les ports du Cap et surtout Capetown, mais les vapeurs ont complètement disparu. Et encore, nos voiliers ne viennent pas de France et n'apportent pas de marchandises françaises: sur nos 18 voiliers, 14 venaient d'Angleterre avec du charbon, 3 des ports américains du Pacique Nord, avec du blé, et un d'Australie. Pour 1903, ce chiffre sera probablement dépassé et la plupart arrivent des ports du Pacifique avec du blé. Le grand malheur de la navigation au Cap, c'est qu'il n'y a pas de fret de retour. Les laines et les peaux qui sont les seuls articles encombrants et lourds, ne suffisent pas pour remplir, au retour, les cales des paquebots-poste et nos voiliers sont obligés de repartir sur lest, la plupart pour l'Australie et la Tasmanie; dans le premier cas, ils chargent à Newcastle, d'Australie, du charbon pour les ports américains du Pacifique; dans le second, ils trouvent à Hobart-Town des ordres de leurs armateurs.

La situation s'est considérablement améliorée dans le port de Cape-Town, depuis que les docks ne sont plus encombrés par les transports militaires, mais elle laisse encore beaucoup à désirer, sans parler des droits de quai et de déchargement qui sont élevés.

J'ai déjà bien des fois déploré, pour notre commerce, qu'il n'y ait aucun service maritime direct entre l'Afrique du Sud et la France, et ce n'est pas sans un profond regret que je suis obligé de constater qu'il n'y a aucune communication entre le Cap et Madagascar. Les passagers eux-mêmes qui veulent aller du Cap dans notre grande île ne savent comment faire, et le consulat général reçoit fréquemment leurs doléances; seuls quelques paquebots allemands de la Deutsche Ost-Afrika Linie touchent, à dates irrégulières, à Nossi-Bé. Il semble cependant que les deux pays ne pourraient que gagner à être mis en rapports. Madagascar pourrait entre autre envoyer des riz au Cap qui les fait venir de l'Inde. Il faut espérer et tout porte à le croire, que cette fâcheuse situation cessera bientôt.

Liste des compagnies de navigation desservant le Cap.

Aberdeen Line;
Australian and South-Africa S. S. Company;
British India Steam Navigation Company, Limited;
Bucknall Line;
Bullard, King Line;
Canadian-South-African Line;
Cape of Good Hope Steamship Company;
Clan Line;
Ellerman-Harrison Line;
Federal Steam Navigation Company;
German-East-African Stamship Company, Limited;
German-Australian S. S. Company;
Gulf Line;
Houlder Line;
Houston Line;
Knysna Steamship Service entre Cape-Town and the Knysna;
Liverpool White Star Line (Ismay Irmie and C°);
S. S. Nautilus, une fois par mois entre Cape-Town et Port Nolloth (Smith, Webster and C°);
New-Zealand Shipping Steamship Company, Limited;
The New-Zealand and African Steamship Company;
Prince Line;
Rennie Line;
Shaw, Savill and Albion Company, Limited;
Union-Castle Mail Steamship Company, Limited;
Union-Clan Steamship Line from New-York;
White Star Line;
Wm. Lund's Blue Anchor Line;
Woermann Line.

Mouvement des passagers.

L'année 1902 a marqué le maximum d'activité pour le mouvement des passagers.

En 1892, il n'y avait que 12,633 arrivées et 7,845 départs. Le point culminant avait été, en 1896, période de la prospérité des mines, avec 38,609 arrivées et 17,695 départs, puis, en 1899, les arrivées étaient tombées à 26,510, inférieures aux départs, qui se montaient à 28,391.

En 1902, les arrivées atteignent le chiffre encore inconnu de 49,060 arrivées et 22,161 départs sur lesquels Capetown enregistre à lui seul 40,438 arrivées et 16,636 départs.

De 1892 à 1902, dans une période de 11 ans, le mouvement

des passagers par la colonie du Cap a été de 307,085 arrivées; 189,205 départs, laissant un excédent de 117,880 qui constituent l'augmentation de la population, par les émigrants *via* le Cap. L'afflux serait encore plus grand sans la formalité du permis qu'il est indispensable d'obtenir des autorités à Johannesburg, pour pénétrer dans l'Orange et le Transvaal.

Chemins de fer.

Le réseau des chemins de fer dans toute l'Afrique du Sud devient chaque année plus complet.

La grande ligne qui part de Capetown, passant par Kimberley, Buluwayo, Gwelo, Salisbury, et redescend par Umtali pour rejoindre l'Océan Indien à Beïra, est ouverte au trafic. Dans le Nord, cette ligne a deux embranchements : l'un qui va de Salisbury à Lo-Mogundi ; l'autre, bien plus important, qui va de Bulawayo aux chutes du Zambèze (Victoria falls), est en voie de construction fort avancée ; on pense qu'il sera livré à l'exploitation en octobre prochain ; il traversera les terrains carbonifères de Wanki.

Dans le Transvaal et l'Orange, une grande ligne part de la frontière sud de l'Orange à Norval's Pont, où elle se relie aux voies ferrées du Cap et continue jusque dans le Nord, à Pietersburg ; elle a de nombreuses ramifications ; la première en partant du Sud est celle de Bloemfontein à Modderpoort, sur la frontière du Basutoland ; la seconde, plus courte, va de Smuldeel à Winburg ; une troisième de Wolvehoek à Heilbron. A la bifurcation de Germiston, un embranchement se dirige, à l'Ouest, à Johannesburg, d'où il descend vers le Sud jusqu'à Klerksdorp; un autre moins important, à l'Est, va à Springs, et un troisième va rejoindre le chemin de fer du Natal et relier Johannesburg à Durban. De Pretoria, une ligne se dirige sur Delagoa-Bay, se reliant à Komati-Poort aux chemins de fer portugais ; une ramification au Sud dessert Barberton, une autre au Nord, en partie construite, remonte vers Leydsdorp ; c'est l'ancienne ligne du Selati. Une ligne importante est en construction de Harrismith à Johannesburg en passant par Viljoens-Drift ; elle traversera ainsi l'Orange en diagonale et constituera, en même temps, un dédoublement des communications ferrées entre le Natal et Johannesburg.

Le système des chemins de fer du Natal comprend une ligne de Durban à Charlestown où elle se relie à celle du Transwaal, avec des embranchements sur Vryheid, Greytown, Richmond, et enfin sur Harrysmith dans l'Orange et qui sera prolongée jusqu'à Johannesburg. Enfin une ligne parallèle à la côte relie Durban à Fort-Shepstone au Sud et à Kwambonambi, dans le Zululand, au nord.

Le réseau des chemins de fer du Cap est de beaucoup le plus

complet et se divise en trois systèmes : celui de l'Ouest, du Centre et de l'Est. Toutes les grandes villes de la colonie se trouvent reliées entre elles; seul le port de Mossel-Bay était privé de voie ferrée, mais elle est en construction et reliera ce terminus maritime au réseau du Centre par Oudtshoorn et Willowmore : une ligne dont la construction est autorisée par le Parlement, mais non encore commencée, s'enfoncera, à l'Est, dans la cafrerie dans la direction du Natal qu'elle rejoindra un jour.

Le développement de toutes les lignes ferrées de la colonie du Cap était en 1902 de 2,196 milles, soit environ 3,535 kilomètres, qui sont en augmentation de 92 milles sur 1901, représentant un capital de 23,154,083 livres sterling, soit 578,852,275 francs. qui constituent la majeure partie de la dette de la colonie.

Les bénéfices bruts ont été de 5,291,627 livres sterling, les dépenses de 3,779,256 livres sterling, il reste un bénéfice net de 1,512,371 livres sterling, soit 6,10,8 livres sterling, par 100 livres sterling, ou 6,932 0/0.

Le trafic a été de 19,428,888 passagers contre 15,433,716, soit une augmentation de 25,9 0/0. Pour les marchandises 2,177,805 tonnes ont été transportées contre 1,702,868 en 1901, soit une augmentation de 27,90 0/0.

Le mouvement des animaux vivants a augmenté dans de moindres proportions : il est passé de 764,138 en 1901 à 823,424 en 1902.

Si l'on remonte à 1873, époque des premières lignes de chemins de fer, on trouve qu'alors il n'y avait dans la colonie que 68 1/2 milles de voies ferrées, transportant 436,512 voyageurs et 66,328 tonnes de marchandises.

Ces chiffres montrent le développement considérable de tout le pays depuis trente ans.

RAFFRAY,
Consul général de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 5 NOVEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 273

AUTRICHE-HONGRIE

Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
253.	—	**Autriche-Hongrie** : Situation économique de la Bohême et de la Moravie en 1902. — Commerce français.	» 20
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement.	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation.	» 20.
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléare.	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 20
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902 . . .	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902.	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'Etat de Washington.	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 20
264.	—	**Etats-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902. . . .	« 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901.	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902.	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902.	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902.	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902. . .	» 20
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902	« 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France.	» 20

AUTRICHE-HONGRIE

Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).

Trieste... Afin d'éviter des redites, on croit devoir, pour les indications générales, renvoyer aux deux rapports visant les années 1900-1899 (*Moniteur officiel du Commerce*, supplément 85 au numéro du 23 janvier 1902) et 1901-1900 (même *Moniteur*, supplément n° 172 au n° du 27 novembre 1902).

I. — Mouvement d'ensemble, importations et exportations réunies.

Le trafic par roulage étant désormais insignifiant, la Chambre de Commerce, d'après les travaux de laquelle est établi le présent rapport, n'en dresse plus état depuis 1899. Abstraction faite, dès lors, de ce trafic, on relève :

Voies de terre et de mer.	1902.	1901.
	(Couronnes) (1)	
Importation	751.278.766	769.050.241
Exportation	702.509.711	692 018.658
Ensemble. . .	1.453.788.477	1.461.068.899

1901, comparé à 1900, accusait un progrès de non moins de 4,249,180 couronnes, avec un total d'affaires de plus d'un milard et demi atteint pour la première fois depuis 1857, période la us éloignée dont nous ayons sous les yeux le chiffre d'échanges, iffre limité, cette année-là, à 560 millions, avec accroissement. ailleurs constant, durant les périodes subséquentes.

L'on constate cette fois un léger recul, puisque l'on a :

Trafic total : 1901. . .	1.461.068.899	couronnes.
— 1902. . .	1.453.788.477	—
Soit.	7.280.422	couronnes.

moins qu'en 1901.

Et maintenant si, quant aux deux années à l'étude, on comre respectivement l'importation et l'exportation entre elles, ient :

(1) On le rappelle une fois pour toutes, la couronne vaut environ 1 . 05 de notre monnaie.

IMPORTATION.

1901	769.050.241 couronnes.
1902	751.278.766 —
En moins pour 1902.	17.771.475 couronnes.

EXPORTATION.

1902	702.509.711 couronnes.
1901	692.018.658 —
En plus pour 1902.	10.491.053 couronnes.

En déduisant de	17.771.475 couronnes,	perte à l'importation.
—	10.491.053 —	gain à l'exportation.
On retrouve . .	7.280.422 couronnes,	

chiffre déjà dégagé comme traduisant le ralentissement des affaires globales au cours de l'an dernier.

Cependant, malgré ces deux résultats inverses, les importations continuent de dépasser les exportations. En effet, si les premières excédaient les secondes de 65,920,481 couronnes en 1900 et de 77,031.583 couronnes en 1901, la relation se présente comme suit en 1902 :

Importations	751.278.766 couronnes.
Exportations	702.509.711 —
Excédent à l'avantage de l'exportation . .	48.769.055 couronnes.

N'ayant pas sous les yeux les chiffres traduisant l'activité commerciale de toute la monarchie durant cette même période, l'on ne peut, avec précision, dégager la part proportionnelle afférente à Trieste dans ce mouvement. Néanmoins, à juger d'après des calculs antérieurement établis, on ne croit pas s'avancer beaucoup en émettant l'avis que cette part se maintient entre 40 et 42 0/0, soit 60 à 58 0/0 pour toutes les autres places prises ensemble.

Maintenant, on ne doit point attacher grande importance à la légère diminution subie en 1902, car, il ne faut pas l'oublier 1901 excédait 1900 de plus de 64 millions. Partant, si l'on établi une relation entre 1900 et 1902, on obtient le tout autre résulta que voici :

Trafic total : 1902. . .	1.453.788.477 couronnes.
— 1900. . .	1.396.819.719 —
C'est-à-dire. . .	56.968.758 couronnes.

à l'avantage de la période se clôturant au 31 décembre 1902.

En outre, si, pour plus de précision, l'on recherche la moyenne des dix dernières années, toutes postérieures à la suppression de la zône franche, suppression remontant au 30 juin 1891, on établit que cette moyenne, qui ressort à 1,360,000,000 (nombres ronds), est encore dépassée de 93 millions de couronnes par 1902. Ces calculs dégagent la situation de façon catégorique et montrent en quel compte il faut tenir les plaintes que, par habitude ou par principe, les négociants forment au sujet du marasme de la place.

II. — Importation classée par ordre d'importance des pays d'origine.

Quoi qu'il en soit, c'est l'importation qui, seule, a subi tout le poids de la détente du négoce, puisque nous avons vu qu'elle perd 17,771,475 couronnes d'une année à l'autre, alors que l'exportation est en gain de 10 millions 1/2. Voyons donc dans quel ordre se présentent les divers pays de provenance :

1° Voie de mer.

Pays de provenance.	1902.	1901.
	(Couronnes.)	
Indes orientales anglaises . .	57.993.601	56.158.008
Italie.	56.786.500	84.991.558
Égypte	45.069.320	37.438.571
Brésil.	33.677.575	33.150.864
Turquie d'Europe	31.020.338	29.582.274
Autriche-Hongrie	29.073.023	27.568.336
États-Unis d'Amérique	27.010.766	33.013.657
Turquie d'Asie.	21.096.591	22.152.758
Grande-Bretagne et Irlande. .	19.031.661	17.492.963
Grèce.	15.383.192	13.366.607
Allemagne	9.809.084	10.329.403
France	8.671.228	6.297.121
Pays-Bas	4.756.898	3.615.994
Chine.	4.698.548	2.958.093
Russie (mer Noire).	3.531.809	5.079.294
Espagne	2.204.677	70.709
Philippines	1.808.795	1.711.400
Algérie	1.764.810	1.487.113
Japon	1.608.220	6.237.883
Candie	1.596.335	1.480.492
Aden	1.413.929	1.224.938
Bulgarie	1.131.064	695.760
Roumanie.	1.015.441	1.505.001
Belgique	890.763	342.269
Colonie d'Erythrée.	804.844	564.366
Suède et Norvège	731.654	817.438
Chypre		

Pays de provenance.	1902.	1901.
	Couronnes.	Couronnes.
Malte	483.663	477.898
Siam	368.514	»
Indes occidentales anglaises	255.085	141.040
Monténégro	233.596	130.496
Afrique occidentale anglaise	192.000	»
Chili	170.000	394.075
Indes orientales anglaises	167.797	168.495
Tunisie	133.790	228.206
Maroc	80.471	»
Argentine	72.480	341.620
Tripoli	64.047	70.983
Zanzibar	26.980	33.112
Danemark	7.124	5.603
Le Cap et Natal	3.288	5.040
Portugal	1.960	»
Gibraltar	378	540
Indo-Chine française	»	450.630
Afrique occidentale française	»	266.736
San-Salvador	»	67.368
Afrique orientale anglaise	»	2.503
Afrique orientale portugaise	»	1.015
Afrique orientale allemande	»	936
Total (voie de mer)	385.382.489	405.325.035

2° Voie de terre.

Autriche	276.694.576	279.552.815
Allemagne	35.363.052	33.887.936
Hongrie	30.377.676	29.693.532
Italie	13.851.352	9.035.966
Suisse	6.097.069	6.379.747
Bosnie et Herzégovine	3.026.263	4.296.924
France	179.913	210.724
Serbie	166.089	318.625
Roumanie	73.415	233.870
Belgique	52.484	61.973
Russie	8.778	47.914
Pays-Bas	5.610	5.180
Total (voie de terre)	365.896.277	363.725.206
+ (voie de mer)	385.382.489	405.325.035
Ensemble comme dessus	751.278.766	769.050.241

Afin de se faire une juste idée du rang effectif qu'occupent les divers acquéreurs, il faut, à l'égard de ceux d'entre eux qui figurent tant à la voie de terre qu'à la voie de mer, rapprocher les données numériques inscrites sous l'une et l'autre rubrique. On obtient alors, en nombres ronds, le nouveau classement

ci-après, pour 1902 bien entendu, et jusqu'à 10 millions de couronnes :

Provenance.	(Millions de couronnes.)	
Autriche-Hongrie . . .	335.9	(terre et mer).
Italie	59.2	—
Indes anglaises	57.9	(mer).
Allemagne	45.1	(terre et mer).
Égypte	45.0	(mer).
Turquie d'Europe . . .	31.0	—
États-Unis d Amérique .	27.0	—
Turquie d'Asie.	21.0	—
Grande-Bretagne . . .	19.0	—
Grèce.	15.3	—
France	8.7	(terre et mer).

Quant aux autres pays d'origine, il suffira de se reporter à la liste complète de ces pays, liste donnée ci dessus, pour se convaincre qu'après la France, qui revendique encore 8 millions et demi de couronnes, ils ne méritent point une mention particulière. Aussi bien, le rapprochement des chiffres afférents à chacune des deux années, et pour chacun d'eux, permettra aisément à ceux qui pourraient y avoir intérêt de juger lesquelles de ces contrées sont en gain ou en perte sur 1901.

III. — Importation répartie par ordre de valeur des articles.

Après avoir fait reconnaître, par ordre d'importance, les divers pays importateurs, il nous faut, maintenant, présenter les marchandises estimées en espèces, méthode qui, seule, peut fixer les valeurs respectives et relatives, et, en outre, déterminer les objets qui sont les plus demandés ici. On trouve, à cet égard, pour toutes provenances, et sans descendre au-dessous de 1 million de couronnes :

Marchandises	Valeurs. 1902.	Valeurs. 1901.
	Couronnes.	Couronnes.
Tissus, étoffes et filés	123 605.412	145.524.080
Coton brut et déchets	63.919.600	57.898.400
Tabac en feuilles et travaillé	50.254.298	50.287.880
Café	47.331.648	46.666.032
Sucres	41.532.410	47.149.871
Fruits divers	31.800.126	34.996.394
Peaux crues.	23.712.330	21.255.095
Métaux communs et travaux en ces métaux.	22.020.358	25.753.552
Fer et travaux en fer	21.569.516	23.847.886
Papier, carton, pâte à papier, etc.	18.748.568	18.266.266
Vin.	17.729.716	15.699.972
Bois	16.577.062	18.003.735
Riz.	14.683.698	12.847.444

Marchandises.	Valeurs. 1902.	Valeurs. 1901.
	Couronnes.	Couronnes.
Quincaillerie	13.654.500	11.145.700
Huiles végétales autres que celle d'olive	11.448.701	12.279.781
Farine de froment	11.170.896	11.799.634
Jute	9.871.390	8.239.696
Huile d'olive	8.676.244	5.700.872
Verreries, glaces, cristalleries	8.341.520	4.912.500
Vêtements, lingerie, modes	8.220.000	8.221.200
Charbon de terre et coke	8.173.999	7.732.949
Objets en bois	7.911.395	7.131.128
Thé	7.433.100	7.135.150
Alcool, eaux-de-vie et liqueurs	6.993.850	8.179.390
Animaux bovins	6.861.000	6.747.000
Machines et parties de machines	6.670.761	4.357.856
Semences diverses	5.476.490	7.929.759
Drogues diverses	5.292.968	4.467.211
Peaux tannées	4.634.936	3.977.768
Indigo	3.787.260	5.106.800
Laine brute	3.562.520	5.708.250
Ganterie, cordonnerie, sellerie	3.496.200	2.759.050
Graines diverses	3.361.299	4.495.321
Huiles minérales et lubréfiantes	3.315.742	4.078.868
Vallonée et Mirabolan	3.245.478	3.299.204
Gommes et résines diverses	3.059.600	3.264.070
Éponges	2.794.000	2.834.000
Légumes frais et pommes de terre	2.682.036	3.184.801
Caoutchouc, gutta-percha et articles de gutta-percha	2.666.145	2.681.280
Bière	2.626.776	2.601.252
Son et recoupette	2.621.806	2.251.940
Chanvre	2.571.675	1.801.520
Légumes secs	2.542.444	2.024.922
Chapeaux de feutre, soie et autres	2.471.000	1.447.600
Parafine, cérésine et cire fossile	2.410.143	2.573.070
Déchets de soie	2.186.800	1.734.000
Poissons frais et préparés	2.179.154	1.951.526
Chrysanthème et poudre insecticide	2.161.530	2.041.772
Allumettes et similaires	2.148.900	2.547.807
Crème de tartre	1.998.230	2.279.280
Viandes fraiches, salées et séchées	1.944.480	1.574.400
Minerais divers	1.988.332	1.777.855
Fromage	1.878.750	1.906.800
Cacao	1.776.320	1.338.680
Conserves, confitures, extraits et comestibles divers	1.740.060	1.989.680
Livres et imprimés	1.720.400	1.965.700
Pendules, montres et mouvements	1.695.400	1.849.200
Huiles de palme, de coco, suif végétal	1.630.860	1.028.560

Marchandises.	Valeurs. 1902.	1901.
	Couronnes.	Couronnes.
Magnésite	1.624.212	1.421.270
Nacre de perle et coquillages	1.509.170	1.181.600
Charbon de bois	1.473.180	1.633.722
Instruments de musique	1.469.040	1.224.160
Mercure	1.384.900	983.325
Porcelaine	1.332.320	1·497.760
Beurre, lard	1.236.000	1.305.114
Vitriol	1.162.010	1.028.560
Soufre	1.128.840	1.167.948
Manganèse	1.117.611	223.538
Écume de mer	1.103.750	1.385.300
Briques et tuiles	1.056.084	788.838
Eaux minérales	1.028.650	911.328

Comme il suffit d'un simple coup d'œil pour connaître les articles en gain ou en perte, nous nous bornerons à indiquer quelques uns des apports de l'Autriche et de la Hongrie, puisqu'ils représentent non moins de 335 millions 9 sur 751 millions 2 en tout pour 1902. On trouve à ce point de vue et pour la voie de terre présentant plus de 8 millions et demi de quintaux, alors que celle de mer comprend seulement 1 million :

Autriche :

Bois européens de construction	1.877.009	quintaux métriques
Sucres	1.862.740	—
Magnésite	403.756	—
Fer et acier en barres	254.864	—
Papier en tous genres	214.847	—
Farine	206.793	—
Ciment	164.936	—
Huiles minérales brutes	141.726	—
Charbon de bois	130.457	—
Pierres brutes, dégrossies et sciées	129.724	—
Sable	127.752	—
Charbon de terre	112.599	—
Bière	112.283	—
Objets en fer et acier non spécialement repris	105.749	—
Verreries en tout genre	84.978	—
Fûts vides et usagers	71.496	—
Alcools et autres produits de distillation	69.415	—
Chaux	63.728	—
Haricots	60.946	—
Briques et tuiles	54.208	—
Cotonnades	52.733	—
Clous	44.594	—
Allumettes et similaires	42.106	—

Pommes de terre	33.731	quintaux métriques.
Tissus non spécialement repris	33.077	—
Meubles	32.352	—
Ouvrages courants en bois	28.551	—
Fonte travaillée	27.788	—
Machines et appareils divers	26.675	—
Lainages	25.630	—
Filés de coton	24.970	—
Pâte à papier et cellulose	21.920	—
Fils de fer et acier	20.844	—
etc., etc., etc.		

Hongrie :

Farine	285.305	quintaux métriques
Sucres	158.474	—
Charbon de bois	88.998	—
Maïs	56.258	—
Riz décortiqué	54.025	—
Haricots	48.151	—
Bois de construction européen	46.675	—
Avoine	45.233	—
Son et recoupette	34.359	—
Verreries en tout genre	17.779	—
Orge	17.597	—
Froment	15.678	—
Fûts vides et usagers	14.384	—
Paille	11.467	—

Afin d'arriver à former une liste de quatorze articles, il a fallu descendre jusqu'à 11,467 quintaux métriques tandis qu'en s'arrêtant à 20,844 quintaux métriques, on a établi, pour l'Autriche, un relevé comprenant non moins de 33 rubriques.

Aussi bien, afin de ne pas excéder toute mesure, notre intention n'est point de commenter longuement ces relevés, dont un rapide examen parallèle fait ressortir immédiatement les différences intrinsèques. En effet, sauf les sucres et la verrerie, la Hongrie n'apporte guère que des produits directs de son sol tandis que nombre d'objets fabriqués sont, tout naturellement d'ailleurs, d'origine autrichienne.

IV. — Exportation classée par ordre d'importance des pays de destination.

1° Voie de mer :

Pays de destination.	1902.	1901.
	(En couronnes.)	
Autriche-Hongrie	54.023.935	57.808.289
Turquie d'Europe	51.915.330	53.990.716
Indes Orientales anglaises	44.906.127	46.901.630

Pays de destination.	1902.	1901.
	Couronnes.	Couronnes.
Turquie d'Asie	41.637.489	43.812.491
Égypte	35.913.487	34.999.530
Italie	32.030.895	32.129.940
Grèce	15.478.622	14.883.345
Aden	9.230.900	3.042.705
États-Unis d'Amérique	7.412.660	5.055.896
Japon	5.005.708	3.556.247
Roumanie	4.516.317	3.515 344
Russie (Mer Noire)	4.385.370	4.147.697
Bulgarie	4.140.769	2.871.353
Malte	3.826.615	3.025.618
Grande-Bretagne et Irlande	3 571.219	4 408 787
Indes orientales hollandaises	3.450.301	2.881.102
Chine	3 229.250	3.817.261
France	2.154.856	3.994.402
Candie	2.048.662	2.023.932
Allemagne	1.858.055	1.687.305
Tripoli	1.223.164	1.204.428
Espagne	939.156	769.218
Colonie d'Erythrée	933.077	237.502
Chypre	785.977	1.020.268
Tunisie	912.725	717.979
Philippines	692.083	655.470
Maroc	670.318	653.954
Brésil	588.792	572.875
Afrique orientale portugaise	473.602	3.556
Belgique	342.987	1.382.957
Monténégro	307.308	414.838
Portugal	277.492	350.393
Perse	241.185	381.032
Le Cap et Natal	205.359	15.225
Gibraltar	187.075	83.455
Siam	177.919	90.768
Afrique orientale française	161.692	6.092
Pays-Bas	128.428	634.288
Zanzibar	124.477	33.648
Algérie	87.511	48.604
Afrique orientale anglaise	68.266	73.090
Argentine	62.860	55.885
Canada	45.944	»
Indo-Chine française	21.618	9.822
Australie	7.938	34.772
Madagascar	652	»
Russie (Baltique)	»	40.511
Russie asiatique	»	24.240
Suède et Norvège	»	6.784
Danemark	»	5.256
Uruguay	»	4.600
Totaux	340.206.212	338.090.670

2° Voie de terre.

Autriche	242.091.901	240.193.827
Allemagne	51.157.603	45.720.886
Hongrie	34.273.603	35.039.707
Roumanie	12.397.420	10.293.008
Russie	6.188.593	7.030.549
Suisse	5.692.107	6.011.285
Italie	4.641.745	3.918.972
Bosnie-Herzégovine	2.723.244	2.765.021
Serbie	2.511.572	2.684.117
France	520.179	141.784
Bulgarie	70.339	88.890
Belgique	19.920	30.770
Pays-Bas	10.383	8.680
Turquie	4.889	572
Totaux	362.303.499	353.927.988
+ Voie de mer	340.206.212	338.090.670
Ou en tout comme dessus	702.509.711	692.018.658

En fusionnant, lorsqu'il y a lieu, et comme précédemment pour l'importation, les expéditions par mer avec celles par terre, on obtient pour les principaux pays de destination, le classement définitif suivant :

Pays de destination.	1902.	1901.
	(Millions de couronnes.)	
Autriche-Hongrie	330.2	332.8
Allemagne	52.9	47.2
Turquie d'Europe	51.9	53.9
Indes orientales anglaises	44.9	46.9
Turquie d'Asie	41.6	43.8
Italie	36.6	36.0
Égypte	35.9	34.9
Roumanie	16.8	13.7
Grèce	15.4	14.8
Aden	9.2	3.0
États-Unis	7.4	5.0
Japon	5.0	3.5

V. — Progrès de la marine marchande.

En 1893, c'est-à-dire au lendemain et à l'occasion du vote d'une loi de tutelle de la marine marchande, le Ministre du Commerce d'alors prononçait devant le Parlement, au sujet de

la situation du port de Trieste et des affaires qui s'y traitaient à cette époque, un discours que l'on n'a point oublié ici. Après avoir naturellement mis en relief les efforts soutenus de l'administration centrale pour favoriser le développement des transactions, l'orateur reconnaissait pourtant, de façon formelle, que le but poursuivi n'avait pas été atteint encore. Cet insuccès il en attribuait la cause, notamment, à l'élévation des tarifs de transport comme aussi et surtout à la compétition de Fiume, jugée inquiétante à ce moment, même dans les sphères officielles, principalement parce qu'en matière de loyers, les conditions de l'existence étaient sensiblement moins onéreuses dans la ville hongroise qu'à Trieste. Puis, faisant allusion à la loi citée plus haut et qui avait été votée le 27 décembre 1892, il terminait en déclarant que s'il ne convenait pas de se faire trop d'illusions, il paraissait néanmoins probable que les nouvelles dispositions législatives produiraient, dans un avenir plus ou moins prochain, des résultats appréciables.

Pour juger ces résultats, il n'est pas mauvais de comparer, en les rapprochant, les effectifs de la flotte commerciale en 1882, en 1892, c'est-à-dire dans le temps même où la loi était votée, puis enfin en 1901 et 1902 :

Espèce des navires (1).	1882 (2).		1892.		1901.		1902.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Vapeurs	86	72.511	107	102.315	175	278.486	191	323.841
Voiliers	344	147.674	214	94.332	44	22.669	43	24.912
Totaux	430	220.185	321	196.647	219	301.155	234	348.753

(1) Non compris ceux affectés au petit cabotage, à la pêche et au service d'allèges.

(2) Pour 1882, les chiffres sont empruntés à un rapport du Consul d'Angleterre (1894. — N° 1353).

La période de vingt années envisagée dans le tableau ci-dessus montre que, soit à raison de la subvention de 8 millions de couronnes attribuée au Lloyd, soit par suite des autres moyens de protection introduits en voie législative, soit encore en raison de sa force propre d'expansion la marine austro-hongroise s'est transformée puis a progressé. En effet, la perte subie par les voiliers, et largement compensée, d'ailleurs, est le résultat forcé de cette transformation nécessaire. Et si, en 1892, période de transition, la chute de la jauge est, en bloc, de 23,538 tonneaux, eu égard à 1882, grâce au développement progressif des vapeurs et à ce développement seul, on voit 1902 gagner 128,568 tonneaux sur 1882, 153,106 tonnes sur 1892, et encore 47,596 tonnes sur 1901.

Abstraction faite de l'activité présente des chantiers de construction maritime du Lloyd, activité relevée ailleurs itérativement, il est incontestable que la flotte commerciale s'est sensiblement accrue puisqu'elle disposait en 1902 de 191 vapeurs déplaçant 323,841 tonneaux au lieu de 86, en 1882, d'une capacité n'excédant pas 72,511 tonneaux.

VI. — Point franc.

Visite d'une commission française. Indications particulières.

Au début du rapport d'ensemble pour 1900-1899 comparés (1). On a fourni sur l'organisation du point franc quelques indications techniques lesquelles sont exactes aujourd'hui encore, sauf que plusieurs magasins, alors en construction, ont depuis lors été livrés au trafic.

Si donc ces indications pouvant être utilement consultées telles qu'elles se comportent, il n'est pas indispensable de les reprendre sur nouveaux frais, il y a, toutefois, lieu de signaler que le débat sur ces entrepôts étant, chez nous, à l'ordre du jour, celui de Trieste, improprement qualifié punto franco, a été visité, en septembre dernier, par une délégation de la Chambre de Commerce de Marseille, délégation à la tête de laquelle était le vice-président de cette Chambre, M. Agelasto. A peine est-il besoin de le dire, la compétence des visiteurs leur a permis de se rendre un compte exact des résultats obtenus et de se former une opinion raisonnée.

D'un autre côté, divers publicistes se sont également adressés à moi pour être renseignés, tandis que l'Office National du Commerce extérieur demandait et recevait, par mon intermédiaire, les règlements organiques actuellement en vigueur (2). En pré-

(1) Annexe du *Moniteur officiel du Commerce* 1902, n° 85.

(2) Ces règlements sont : 1° *Regolamento doganale per il punto franco di Trieste* (1891) ; 2° *Betriebs-Reglement* (le même que le précédent, mais en allemand) ; 3° Règlement des hangars (*Güterschoppen*) aussi en allemand (1902).

sence du caractère d'actualité de la question, il a paru opportun de donner certaines informations sur le mouvement des marchandises comme aussi sur les opérations ou manipulations qu'elles peuvent subir dans l'enceinte privilégiée. Voici, pour 1901, ces informations, obligeamment communiquées par le baron de Kober, directeur général des douanes.

En 1901, il a été reçu 675,960 tonnes de marchandises par voie de mer, dont 284 provenaient de l'Autriche-Hongrie.

Par chemin de fer, les apports ont atteint 452,846 tonnes, dont non moins de 373,200 tonnes venues d'Autriche-Hongrie ce qui ferait ressortir à seulement 79,646 tonnes la part de l'étranger. On peut, toutefois, supposer que certains objets, réellement d'origine étrangère arrivent ici seulement après avoir été nationalisés, tandis que d'autres, transitant au sens strict du terme et sans arrêt autre que celui strictement nécessité par les transbordements, n'entrent pas au point franc.

L'exportation par mer a été de 504,177 tonnes, dont 18 tonnes seulement pour la monarchie.

Par chemin de fer on trouve, en outre, 326,900 tonnes, dont 215,560 tonnes pour le territoire austro-hongrois.

De ces quantités exportées soit par terre soit par mer, mais uniquement pour l'étranger 68,000 tonnes représentent les articles soit exempts de droits soit nationaux et 425,000 ceux passibles de ces droits.

A tort on a présenté le punto franco comme une sorte de vaste usine. De fait, il existe simplement : 1° Un local pour la manipulation des cafés ; 2° Une manufacture de cérésine-parafine ; 3° Une fabrique de fruits confits ; 4° Un atelier de pasteurisation de la bière d'exportation. Encore convient-il d'observer que l'établissement où se traitent les fruits a une importance très relative, tandis que la pasteurisation de la bière et les manipulations de cafés ne constituent pas de véritables mises en œuvre ou mieux transformation de matières premières.

Il faut, néanmoins, citer encore la faculté laissée aux négociants en vins d'opérer des mélanges dans l'enceinte franche. Toutefois, comme sous l'empire de la fameuse clausola, désormais dénoncée avec les traités de commerce eux-mêmes, les vins italiens acquittent la taxe très réduite de 8 couronnes l'hectolitre à l'entrée, ces vins sont tenus sous clôture spéciale avec surveillance également spéciale. Aussi bien, les importateurs auraient-ils fait une très mauvaise spéculation en additionnant d'autres produits ceux des crus italiens ; car, le fisc, en ce cas, aurait exigé, non plus, la taxe de faveur proportionnellement rehaussée, mais le droit le plus fort et pour tout le liquide introduit dans le territoire douanier. C'est, du reste, le système appliqué aux huiles de diverses provenances dont le mélange est également permis dans les Magasins Généraux : l'huile ainsi remaniée paye le droit le plus haut.

D'autre part, il est rigoureusement interdit de soumettre à aucune manipulation les articles constituant, pour l'État, un monopole.

VII. — Commerce de la France (métropole et colonies comprises) avec Trieste.

Enfin, nous sommes arrivé aux relations particulières de la place avec notre pays. Elles se présentent ainsi qu'il suit :

IMPORTATION.

	1902.	1901.
	(Couronnes.)	
1° Métropole : Mer	8.671.228	6.297.121
— Terre	179.913	210.724
Total métropole	8.851.141	6 507.845
2° Colonies : Algérie	1.764.810	1.487.113
— Tunisie	133.790	228.206
— Indo-Chine	»	450.630
— Afrique occidentale française	»	266.736
Total colonies	1.898.600	2.432.685
+ métropole	8.851.141	6.507.845
Ensemble	10 749.741	8.940.530

EXPORTATION.

1° Métropole : Mer	2.154.856	3.994.402
— Terre	520.179	141.784
Total métropole	2.675.035	4.136.186
2° Colonies : Tunisie	712.725	717.974
— Afrique orientale française	161.692	6.092
— Algérie	87.511	48.604
— Indo-Chine	21.618	9.822
— Madagascar	652	»
Total colonies	984.198	782.497
— métropole	2.675.035	4.136.186
Ensemble	3.659.233	4.918 683

Métropole et colonies comprises, on obtient, dès lors :

	1902.	1901.
	(Couronnes.)	
Importation	10.749.741	8.940.530
Exportation	3.659.233	4.918.683
Ensemble	14.408.974	13.859.213

Il y a donc, en bloc, avantage de 549,761 couronnes, alors qu'en 1901, il y avait recul de 1,977,857 couronnes sur 1900, ce qui revient à dire que le léger bénéfice réalisé l'an dernier ne nous ramène pas encore au chiffre, pourtant modeste, de 1900, chiffre qui était de 15,837,070 couronnes.

Quoi qu'il en soit le bénéfice en question se ventile ainsi :

Gain à l'importation	1.809.211 couronnes
Perte à l'exportation	1.259.450 —
Net comme ci-dessus. . .	549.761 couronnes

Si nous sommes encore au dessous de 1900, nous sommes loin d'avoir repris la position, cependant secondaire, que nous occupions en 1891 avec 28 millions de couronnes pour la métropole seule et uniquement par mer, mais avec fléchissement constant depuis lors, sauf légère reprise en 1893.

Quant au rang que nous occupons parmi les acheteurs et les vendeurs étrangers, quoique fort peu élevé, il pourrait encore induire en erreur. Pour dégager la situation vraie, mieux vaut, conséquemment, faire abstraction de ce rang et établir le rapport fondé sur les termes ci-après :

Affaires totales de Trieste en 1902, 1,453 millions; affaires franco-triestines, colonies comprises, en 1902, 14,4 millions, soit l'infime pourcentage de 1 et une fraction, bien plus infime encore, de sorte qu'on la peut, sans inconvénients, négliger.

Cela dit, reprenons, par scrupule, la ventilation détaillée du bénéfice ci-dessus énoncé de 549,761 couronnes. Il vient alors :

Importation : métropole	+	2.343.296 couronnes.
— colonies	—	534.085 —
Net comme dessus. . .	+	1.809.211 couronnes.
Exportation : métropole	—	1.461.151 couronnes.
— colonies	+	201.701 —
Net comme dessus. . .	—	1.259.450 couronnes.

Il ne servirait à rien de nous répandre en doléances sur notre apathie, non plus que de renouveler ici des conseils qui se retrouvent dans presque tous les travaux des agents des Affaires étrangères et s'y reproduisent avec une uniformité, une perpétuité faisant assez connaître combien peu ils sont efficaces en présence de l'esprit d'entreprise de nos compétiteurs. On n'en veut citer qu'une preuve : L'an dernier, nous adressions au Département le résumé d'une sorte de manuel publié ici en vue de la reprise des transactions dans le Sud-Africain, après la cessation des hostilités. Ce résumé a été immédiatement publié (1).

(1) Voir le *Moniteur officiel du Commerce* du 31 juillet 1902.

Nos négociants ont-ils mis à profit les conseils du pratique écrivain triestin? Nous n'en savons rien, mais nous en doutons fort. Par inverse, ici même ils ont été utilisés, ainsi que le prouve le relèvement des affaires avec les diverses contrées de l'Afrique du Sud et de la route, relèvement établi par les chiffres cités plus haut.

Ce manque d'initiative, de notre part, nous ne saurions résister au désir d'indiquer comment il est jugé ou plutôt à quelles causes il est attribué dans l'ouvrage d'un Anglais, M. Bradley, qui dit en substance (1) : « Chez le Français, le patriotisme est plutôt un sentiment territorial qu'individuel. Chez nous, Anglais, c'est tout l'opposé. Mes compatriotes ont un culte en quelque sorte objectif pour leur terre natale, mais, en général, ce sentiment qui rive le Français à son sol, il est à peu près étranger au caractère britannique. Vivre sur ce coin d'Europe qui a nom France, c'est aux yeux des fils du pays et aujourd'hui plus encore peut être qu'autrefois, un si grand, si inestimable privilège, qu'ils hésitent devant la réalisation de toute idée pratique impliquant ce qu'ils appellent l'exil. » Et l'auteur anglais se plait à reconnaître que par la douceur et le charme d'y vivre, notre pays justifie pleinement cet attachement, car « les productions de son sol pittoresque sont aussi variées que riches et les Français sont doués d'aptitudes singulières pour en faire le plus avantageux usage, comme aussi pourvus des meilleurs moyens d'en profiter, grâce à la répartition de la richesse ».

Ces paroles constituent une sorte d'éloge que nous devons apprécier, mais elles renferment tout à la fois une juste critique dont nous devrions d'autant plus faire notre profit qu'elle est présentée sous une forme courtoise.

Aussi bien, alors que par la « diffusion du bien-être sans ambition », comme dit encore M. Bradley, nous nous limitons au moindre effort, nos compétiteurs ne perdent point leur temps. On en trouve une preuve dans les mille ingénieuses adaptations des Allemands. Sans revenir au fameux « Made in Germany », cri d'alarme un peu exagéré poussé également par un Anglais, on trouve dans un ouvrage publié par notre compatriote M. Clerget plus d'un renseignement précieux à cet égard. Ainsi, abstraction faite des « expositions flottantes », lesquelles, créées il y a deux ans, auraient produit d'excellents résultats, il faut essentiellement mettre en lumière le soin avec lequel les fabricants allemands se font renseigner sur les goûts changeants des acheteurs. Loin de s'immobiliser dans leur système de mise en œuvre, ces négociants les modifient au fur et à mesure des indications reçues. Par exemple, de fort bons effets ont été obtenus en Russie en modifiant la forme de certains mouchoirs rouges autrefois vendus exclusivement par

(1) *France*, édition anglaise, t. Ier, page 333.

les Anglais. Au Maroc, en substituant, pour le sucre, des pains de moitié moins gros que les nôtres, nos rivaux nous auraient enlevé le marché que précédemment nous étions seuls à exploiter.

On ne prétend pas dire que, pour Trieste, où ce marché est fructueux surtout pour les produits naturels, ces faits soient susceptibles d'application directe; mais, en tous cas, ils contiennent en soi des indications à ne point dédaigner.

Détail de l'importation française.

Maintenant, nous allons, comme précédemment, fournir la liste des articles principaux introduits de France et nous verrons par là, encore comme précédemment, combien ces articles sont pauvres et rustiques. Voici cette liste quant à la voie de mer, qui figure pour 124,195 quintaux métriques, alors que la voie de terre en comprend non plus de 2,014 et représente seulement 520,179 couronnes, tandis que celle de mer en vaut 8,671,228, ainsi qu'on l'a vu :

	1902. — Quintaux métriques.	1901. — Quintaux métriques.
Café	18.163	9.402
Huiles de sésame et arachides	14.186	19.448
Huiles fines non dénommées	13.222	139
Terres et matières minérales diverses	11.905	450
Graines d'arachides	10.530	6.684
Machines et appareils divers	6.362	15
Huile d'olive	5.722	3.512
Huiles de palme, de coco et suif végétal	5.237	1.007
Son et recoupette	4.458	8.950
Terres et colorants divers	3.059	6.110
Huile de ricin	3.050	1.139
Colophane et autres résines	2.497	1.060
Extraits pour teinture et tannerie	2.077	3.929
Liège sous diverses formes	1.987	1
Déchets de soie	1.956	1.446
Cacao	1.895	1.750
Bois de construction extra-européen	1.650	411
Noix de palme et de coco	1.528	»
Peaux crues de bœufs	1.292	1.286
Amandes	1.268	791
Laine	1.152	1.133

Malgré une reprise assez marquée sur certains articles tels que le café, les huiles fixes, les terres et matières minérales, etc., on demeure toujours déconcerté, comme nous disions l'an dernier, de voir que nous ne fournissons pas du tout ou dans des proportions absolument négligeables les objets à l'égard desquels nous nous sommes considérés longtemps et à juste titre

comme des fournisseurs privilégiés. Et la voie de terre ne comble point sensiblement cette lacune, car l'on n'y relève que 139 quintaux métriques de vin auxquels il en faut ajouter 274 acheminés par mer ou en tout 413 quintaux métriques. Les tissus, les meubles, les modes ne sont point représentés ou le sont par des quantités infimes, tandis que pour cette ville où le français est très répandu, on a 1 quintal métrique de livres venus par mer et 2 par terre. Sans doute, pour les vins, on peut soutenir que la fameuse « clausola » s'élève encore actuellement devant nous comme une barrière infranchissable qui, du reste, ne va point tarder à tomber. Mais il n'en va ainsi ni pour les meubles, ni pour les tissus, ni pour les modes et encore moins pour les livres. Cependant, à l'égard de ces derniers, on l'a déjà indiqué, il faut croire que, vu le peu de ressort de nos propres commissionnaires en librairie, bon nombre d'ouvrages sont commandés en Allemagne, pour plus de facilité, d'économie et de rapidité, ce qui, dans tous les cas, est, à divers points de vue, fort désavantageux pour nous et en même temps peu flatteur.

Notre rapport de l'an dernier entrant, du reste, à cet égard, en de longs détails, nous ne pouvons, pour éviter des redites qu'y renvoyer (1) et nous allons maintenant examiner l'exportation à destination de la métropole.

Détail de l'exportation de Trieste en France.

Entre autres, nous relevons sur un total de 55,053 quintaux métriques par mer en 1902 :

	1902.	1901.
	(Quintaux métriques.)	
Douelles	30.387	51.233
Haricots	6.400	6.550
Résidus solides d'extraction d'huile	3.640	»
Vin	2.009	567
Peaux crues d'agneaux, chèvres et brebis	1.954	3.397
Bois de construction européen	1.499	2.672
Plantes et parties de plantes préparées ou séchées	1.017	1.015
Chrysanthème et poudre insecticide	891	1.050
Meubles et autres ouvrages en bois	836	757
Farine	804	2.035
Alcool et autres produits de distillation	689	7.778
Malt	612	»
Briques et tuiles	504	»

(1) *Moniteur officiel du Commerce*, 1902, supplément n° 172, pages 11 à 14.

Quoique continuant à tenir la tête, les douelles, notre principale acquisition, subissent une dépression soutenue, car l'on relève :

1900, 107,005 quintaux métriques; 1901, 51,233 quintaux métriques ; 1902, 30.387 quintaux métriques.

Le seul objet méritant de fixer l'attention est le vin qui, tombé de 4,225 quintaux métriques en 1900 à 567 en 1901, remonte, pour l'an dernier, à 2,009 quintaux métriques. Encore ce chiffre est-il très certainement trop faible, car il ne comprend que les vins austro-hongrois, alors qu'au cours de l'an dernier, bon nombre d'expéditions de vins grecs et turcs entreposés ont été régularisées par le consulat général. En outre, il n'est point sans intérêt de le noter, l'attention de nos négociants a été appelée sur les produits des vignobles istro-dalmates comme éléments de coupage à la fois bons, agréables de bouquet, naturels et à prix relativement plus modérés que les similaires espagnols ou même italiens. On pourrait même citer des maisons françaises qui se proposent de faire ici d'importantes acquisitions, ainsi que nous le marquait récemment le représentant d'une de ces maisons de passage ici, et qui a l'intention d'y revenir pour étudier à fond les conditions de l'affaire. Aussi bien, aux 2,009 quintaux métriques indiqués plus haut, il convient d'ajouter 1,233 quintaux métriques ayant pris la voie de terre ou en tout 4.242 quintaux métriques alors que pour 1901, il venait en tout :

Voie de mer	567
Voie de terre.	1.274
Ensemble.	1.841

En dehors de ces 1,233 quintaux métriques, il n'est aucune acquisition qui mérite d'être citée parmi celles ayant emprunté, en 1902, la voie de terre ou, plus exactement, le chemin de fer pour être acheminée sur France.

Colonies françaises.

Nous terminerons cette dernière partie en donnant purement et simplement l'indication de certaines des marchandises soit expédiées dans nos colonies, soit reçues d'elles :

1° Algérie :

	1902.	1901.
	(En couronnes.)	
Importation. . .	1.764.810	1.487.113
Exportation. . .	87.511	48.604
Ensemble. .	1.852.321	1.535.717

Notre grande possession de l'Afrique méditerranéenne gagne donc :

A l'importation	277.697 couronnes.
A l'exportation	38.907 —
Ou en tout.	316.604 couronnes.

Voici comment se présentent nos ventes ayant atteint 163,159 quintaux métriques, en 1902, contre 153,465 en 1901 :

	1902.	1901
	(Quintaux métriques.)	
Minerais de fer	48.802	76.562
Phosphates	36.700	20.361
Figues sèches.	36.081	17.125
Crin végétal.	33.864	26.764
Liège sous diverses formes. . .	7.127	11.871
Pommes de terre	263	332
Vin.	144	3

Après avoir noté le progrès afférent aux figues sèches, on se borne à fixer l'attention sur la rubrique des vins qui passe de 3 quintaux métriques en 1901, à 144 en 1902, quantité non absolument négligeable, si l'on se souvient que pour la métropole entière, il n'a été reçu, durant la même période que 4,242 quintaux métriques en tout.

A l'exportation sur 1,135 quintaux métriques on remarque :

	1902.	1901.
	(Quintaux métriques.)	
Meubles et autres travaux en bois . .	259	158
Objets en fer et acier non dénommés .	176	142
Sacs et toile d'emballage.	151	103
Bois de construction européen	120	»
Sucres	110	»
Fer et acier en barres, etc.	92	2
Verrerie en tout genre.	50	21

Sans doute, ces contingents ne sont pas bien considérables. On n'en est pas moins surpris de constater, par exemple, que notre colonie se pourvoit ici, et non en la Métropole, de quelques meubles, de quelques objets en fer et acier, voire de sucre et de verrerie ; car si, évidemment, l'on n'a point la prétention de préconiser le système dit colonial, dont les désastreuses conséquences sont connues, on émet pourtant l'avis que, par suite de sages combinaisons, nos colonies devraient être amenées, dans leur intérêt même, à ne se pourvoir que chez nous, tout au moins d'articles fabriqués. Cela va sans dire, si cette observation est présentée une fois pour toutes, elle s'applique aux cas analogues que nous allons relever pour nos autres possessions.

2° Tunisie :

	1902.	1901.
Importation	133.790 couronnes.	228.206 couronnes.
Exportation	712.725 —	717.979 —
Ensemble . . .	846.515 couronnes.	946.185 couronnes.

Il y a donc chute de 99,670 couronnes se ventilant de la sorte :

Perte à l'importation	94.416 couronnes.
Perte à l'exportation	5.254 —
Ensemble comme ci-dessus .	99.670 couronnes.

Voici les éléments essentiels de nos ventes ayant atteint en tout 268 quintaux métriques en 1902 contre 1,531 en 1901 :

	1902. Quintaux métriques.	1901. Quintaux métriques.
Éponges.	96	162
Peaux de chèvres, brebis et agneaux.	74	57
Os de sépia.	62	5
Lainages.	16	27

La chute est due surtout a la disparition des phosphates dont nous avons fourni 1,000 quintaux métriques en 1901 et néant en 1902. — Passons à l'exportation :

	1902. Quintaux métriques.	1901. Quintaux métriques.
Bois de construction européen	1.479	5.339
Riz.	750	385
Verrerie en tout genre.	376	303
Ouvrages en bois ordinaire.	373	314
Quincaillerie	257	377
Graines diverses	312	436
Objets en métal commun	240	»
Objets en fer et acier non dénommés. .	235	174
Eaux minérales	201	272
Papier de toute qualité.	193	326
Meubles et autres ouvrages en bois. . .	193	213
Fer et acier, etc.	174	96
Cotonnades.	133	183
Graissage pour roues.	129	56
Lainages.	106	106

Le total en quintaux métriques qui était de 9,906 en 1901 est tombé à 5,979 en 1902.

Les affaires traitées avec nos autres établissements d'outre-mer sont trop limitées pour qu'il y ait lieu d'en donner ici le détail.

Il suffira, dès lors, de dégager les faits essentiels ci-après :

1° L'Indo-Chine qui figurait en 1901 à l'importation pour 450,630 couronnes disparaît entièrement et se maintient seulement à l'exportation avec 21,618 couronnes contre 9,822 en 1901 ;

2° Il en est de même de l'Afrique occidentale française qui avait vendu pour 266,736 couronnes en 1901 ;

3° Par inverse, Madagascar apparaît pour la première fois, mais avec la somme infime de 632 couronnes inscriste à l'exportation et représentant les achats ci-après :

Bière	24 quintaux métriques.
Farine.	10 — —
En tout . . .	34 quintaux métriques.

Et maintenant, pour clore cette revue, nous noterons à nouveau que le mouvement des échanges soit pour la métropole, soit pour les colonies, s'effectue exclusivement, en ce qui concerne la voie de mer, sous pavillon étranger et plus spécialement austro-hongrois. Non seulement il continue d'en aller ainsi, mais la création d'une nouvelle ligne de navigation vers le Mexique et le golfe des Antilles, avec escales dans divers de nos ports coloniaux, création sur laquelle ont été fournis, en son temps, les détails opportuns, n'est point de nature à modifier, favorablement pour nous, cet état de choses sur lequel on ne se lasse point d'appeler l'attention. Sans doute, l'Adriatique est une sorte de cul-de-sac dont l'exploitation est, par la force des choses, réservée avant tout aux Austro-Hongrois. Cependant il reste du frets à prendre et à laisser, dans certaine mesure, pour les pavillions tiers. Comme preuve, s'ils n'exercent pas ici la maîtrise qu'ils ont su s'assurer en plus d'une autre place maritime, les Anglais occupent pourtant certaine place dans la navigation, à laquelle nous ne prenons aucune part.

En ce qui nous concerne, nos échanges par voie de mer représentaient, l'an dernier, colonies comprises, environ 14 millions de couronnes. Il est donc étrange qu'aucune part de ces échanges, si restreinte soit-elle, ne s'effectue sous nos couleurs.

VIII. — Conclusions.

Elles seront aussi brèves que favorables à notre résidence.

Abstraction faite volontairement de ce que lui peut réserver la lutte des nationalités rivales, lutte dont ce n'est pas ici le lieu de s'occuper, Trieste semble marcher vers un avenir de progrès soutenu et de prospérité croissante.

En 1857, son commerce ne dépassait point 560,535,456 cou-

ronnes. Au lendemain de la suppression de la zône franche, c'est-à-dire en 1892, il était de 1,310 millions. Il a été, l'an dernier, de 1,453 millions, après en avoir atteint 1,461 en 1901.

Longtemps redoutée, la compétition de Fiume doit être rejetée dans le domaine de ces utiles fictions par lesquelles les Triestins tiennent en haleine le gouvernement autrichien, afin qu'il concède sans cesse des améliorations, voire même des faveurs de diverse nature.

Quant à la compétition « future » de Venise, elle est à peu près invraisemblable, parce que, *mutatis mutandis*, Trieste a remplacé, au sens matériel, la cite des Doges et parce que, de l'aveu même de ceux des Italiens que n'aveuglent point des préoccupations irraisonnées, l'Adriatique, ce couloir sans issue, ne comporte point et n'a jamais comporté deux grands ports. Dans l'antiquité, ce grand port était Aquilée appuyé sur Pola comme arsenal. Pendant tout le moyen âge et la Renaissance Venise, héritière d'Aquilée, a tenu le rôle et, aujourd'hui, il est rempli par Trieste, de nouveau garanti par Pola.

En outre, ce hâvre déjà si important, d'ici à quelques années, des travaux gigantesques l'auront extraordinairement agrandi, perfectionné, transformé. Concurremment, les nouvelles lignes de chemins de fer, pénétrant plus directement et plus profondément l'hinterland austro-allemand du Nord-Ouest, donneront une impulsion considérable aux transactions qui trouveront dans le mouillage remanié, amplifié, un élément adéquat à leur développement prévu et qui en fera définitivement ce que, dans l'Empire des Hohenzollern, on appelle couramment, dès aujourd'hui, der adriatische der deutschen Hafen.

Entre temps, la ville même s'embellit matériellement, s'étend et l'on y voit s'élever de nombreux édifices publics ou privés que rappellent assez bien, par leur style architectural, comme par leurs proportions, ceux de la nouvelle Vienne. Enfin, il n'est pas jusqu'à la Bora, ce fléau du climat, qui tendrait à s'atténuer par suite des plantations que l'on opère constamment dans le Karst, privé, depuis des siècles, de végétation arborescente, celle-ci ayant été, suivant une tradition plus ou moins fondée, détruite par les Vénitiens pour la construction de leurs flottes.

Telles sont, rapidement synthétisées, les perspectives qui s'ouvrent devant notre résidence. Dès lors, il ne nous reste, comme Français, qu'un vœu à exprimer : celui de voir notre pays prendre une part moins restreinte et moins effacée aux transactions triestines lorsque celles-ci, selon les prévisions générales, se seront accrues encore et dans une proportion que l'on ne craint point de regarder comme devant amener bientôt le doublement de ces transactions, ce qui les porterait à 2 milliards et demi et même 3 milliards de couronnes.

De Laigue,
Consul général de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 12 NOVEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 274

ANGLETERRE

Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix
254.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement	» 30
255.	—	**Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation	» 20
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléare	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901	» 20
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'État de Washington	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg	» 20
264.	—	**Etats-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	« 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902	» 20
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902	« 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial)	» 20

ANGLETERRE

Mouvement commercial et maritine de Southampton pendant l'année 1902.

I.

Eléments d'activité du port de Southampton

Southampton ... Le mouvement commercial, enregistré x docks de Southampton a été, comme quantités, le suivant 1902, comparé avec les résultats de 1901 :

	1902.		1901.	
Navigation :				
nage brut . . .	6.488.239	tonnes.	5.822.512	tonnes.
nage net. . . .	3.452.928	—	3.122.240	—
Marchandises :				
portations. . . .	538.247	tonnes.	482.724	tonnes.
portations. . . .	451.244	—	398.536	—

Pour compléter ces indications, j'ai relevé également le uvement de transport du charbon, des services de passagers les troupes :

	1902.		1901.	
Transport du charbon :				
rbons importés par mer . . .	370.589	tonnes.	321.956	tonnes.
rbons importés par voie ferrée.	155.935	—	184.131	—
ices des passagers	244.113	pers.	201.114	pers.
nsport des troupes	243.873	hom.	151.592	hom.

uant aux services des lettres et colis postaux ils ont fourni statistiques suivantes :

	1902.	1901.
Arrivée.	148.409	111.237
Départ	183.836	162.520

n constate ainsi en 1902 des excédents se répartissant sur liverses catégories sauf pour le charbon transporté par ie ferrée.

Navigation :		
Tonnage brut	11.43	0/0
— net	10.59	—
Marchandises importées	11.50	—
— exportées	13.22	—
Charbon apporté par mer.	15.10	—
Passagers	21.38	—
Troupes.	60.87	—
Lettres et colis postaux :		
Arrivés	33.41	—
Expédiés	13.11	—

Les résultats qui précèdent sont satisfaisants et encourageant pour l'avenir, en ce qui concerne ce port, surtout si l'on consi dère que la situation économique du Royaume-Uni a été affecté de la concurrence de plus en plus intense des Etats-Unis et d l'Allemagne et que le rétablissement de la paix en Afrique du Sud n'a pas encore été suivi d'une reprise d'activité dans ce régions.

D'après les perspectives qu'il est possible d'entrevoir, Sout nampton paraît être un des ports du royaume dont le tonnag est le plus susceptible de s'accroître.

Large, bien abritée par l'île de Wight et les ondulatior boisées du South Hampshire, la rade de Southampton est, grâc au phénomène de la double marée, d'un accès particulièremer facile aux navires à fort tirant d'eau.

L'œuvre de la nature a pu être heureusement complét dans les docks par la compagnie du « London and South Weste Railway » et dans la partie occidentale de la rach par le Harbo Board (délégation de la corporation municipale). J'ai déjà signa l'importance de des docks de Southampton en ce qui concer le service des passagers et le prompt chargement et décharg ment des marchandises. Des travaux considérables sont ce année poursuivis et en voie d'achèvement pour accélérer encc plus le transport des voyageurs et assurer la plus grande cé rité dans les arrivages des marchandises, surtout des denre alimentaires destinées au marché de Londres.

Les principaux de ces travaux sont les suivants : élargis ment et améliorations du quai pour le ravitaillement en ch bon des steamers, élargissement du quai dit du Prince Gales, et établissement de nouveaux entrepôts, cold stora jetées, étables et abattoirs destinés aux arrivages du bétail enfin nouveau bassin de radoub, le sixième des « dry dock établis par la compagnie.

Bien qu'ayant des intérêts différents et quelquefois oppos la direction des docks et la municipalité s'entendent en moment pour la mise en valeur de la rade. Un bill est sou au Parlement en vue d'obtenir l'autorisation d'engager dépenses nécessaires pour l'approfondissement du chenal e le port et la pleine mer.

Lorsque sera terminé l'ensemble de ces travaux, Southampton réunira des éléments d'activité considérables, se trouvant dotée ainsi d'aménagements permettant le débarquement rapide des denrées alimentaires et d'immenses entrepôts réfrigérants en assurant la conservation, présentant en outre des facilités remarquables pour pourvoir à la réparation des navires du plus fort tonnage.

Actuellement, déjà, l'arrivage et le transit des « Perishable produces » (beurres, fromages et fruits de France, viandes des États-Unis et de la Plata, fruits exotiques des Canaries, des Açores et des Indes occidentales), constituent le trait le plus caractéristique peut-être du trafic du port.

L'importance de ce commerce est naturellement destinée à s'accroître, la métropole devant tirer de plus en plus ses ressources alimentaires du Nouveau Monde et de ses colonies et les procédés de réfrigération en se perfectionnant de plus en plus permettant l'emmagasinement des denrées les plus diverses et de provenances les plus lointaines.

Le mouvement progressif des passagers est aussi, dès maintenant, une cause remarquable de l'activité du port et même sans recourir à des statistiques, on s'en fait une idée exacte en voyant certains jours les docks traversés par une succession de trains allant jusqu'aux quais d'embarquement porter desvoyageurs à destination de France, de l'Afrique du Sud, des Etats-Unis et de l'Extrême-Orient.

Le service des passagers s'est développé de plus en plus ainsi que l'établit la statistique suivante portant sur quatre années :

1899, 208,280 personnes ; 1900, 213,465 personnes ; 1901, 201,114 personnes ; 1902, 244,113 personnes.

Depuis le commencement de l'année actuelle (1903) les services sur New-York ont été augmentés. Ils vont l'être encore. 'Union Castle Line (services sur l'Afrique du Sud) augmente sa otte ; les lignes sur New-York de l'American Line, sur Extrême-Orient du « Norddeutscher Lloyd » sur les ports 'ançais de la « London and South Western Railway C° » ont surout pris à Southampton de nombreux voyageurs. En ce qui oncerne la France, le nombre des voyageurs ayant transité ar Southampton était de 43,274 en 1901, l'an dernier il était e 52,772 ; cette année, il sera notablement plus élevé, s'étant onté à plus d'un millier par jour, pendant les semaines ncidant avec des congés.

Quant au transport des troupes, on sait que cette ville glorifie d'avoir pu l'assurer pendant les dernières hostités.

Le nombre des hommes embarqués ou débarqués ici a été puis quatre ans ainsi établi :

1899, 90,303 hommes ; 1900, 132,421 hommes, 1901, 151,592 hommes ; 1902, 243,873 hommes.

C'est en se fondant sur ce développement remarquable des services de passagers et sur la façon dont le transport des troupes est assuré que l'on a conçu ici et que l'on conserve encore l'espoir d'amener dans les docks de nouvelles lignes de navigation au détriment de Londres et de Liverpool.

Il faut aussi dans l'appréciation des chances favorables réservées à ce port, prévoir le développement du commerce avec l'Afrique du Sud qui se fera surtout *via* Southampton.

Si les difficultés apportées à la reprise du travail dans les mines et la concurrence souvent victorieuse de l'Allemagne et des Etats-Unis ont empêché l'activité des transactions de se produire avec l'intensité escomptée, du moins l'on constate qu'un fort courant d'exportation vers les escales sud africaines peut être relevé aux départs de l'« Union Castle Line ». Le commerce anglais s'est toutefois beaucoup plaint surtout au printemps dernier des lignes de navigation qu'il accuse de desservir les véritables intérêts du pays.

Parmi les éléments de succès de Southampton, le plus intéressant à relever pour nous est l'activité si considérable de nos importations transitant par ce port pour être soit emmagasinées dans les entrepôts des docks, soit expédiées aussitôt sur les marchés de Londres et des grands centres du Nord-Ouest.

La valeur de nos produits exportés sur l'Angleterre via Southampton paraît s'être élevée l'an dernier à une somme représentant en francs 181,305,975 fr. Ce chiffre si important est comme on le verra, au-dessous de la réalité, puisqu'il est produit par les principaux articles seulement, le rapport de la Chambre de Commerce ne donnant pas une énumération totale et passant sous silence les marchandises ne présentant pas une valeur élevée.

Les envois de nos régions agricoles de l'Ouest forment le principal contingent de cette valeur.

C'est à Southampton que sont débarqués ces produits dus à nos populations rurales, et dont l'Angleterre nous a demandé l'an dernier des expéditions d'une valeur totale d'environ 154 millions de francs.

Tant que ce pays sera forcé de recourir à l'étranger pour s'approvisionner de denrées alimentaires que son sol lui refuse ou que l'ouvrier rural anglais ne sait produire dans les conditions obtenues par l'industrie patiente de nos petits propriétaires fermiers, notre production sera assurée d'un large marché dont on constate l'importance surtout dans ce port par où transitent tant de marchandises à destination du marché de Londres.

Il suffit de se tenir au courant des publications économiques si documentées ici et de contrôler leurs conclusions par l'op

nion des divers intermédiaires que nécessite le commerce, pour se convaincre qu'il y a place pour tous sur les marchés anglais de denrées alimentaires, et que la France a un courant d'affaires avec ce pays qui peut ne plus progresser mais qui paraît devoir se maintenir.

L'afflux des envois similaires des pays exotiques pourra limiter certainement notre exportation, obliger nos producteurs à plus d'efforts, mais n'affectera peut-être pas immédiatement nos intérêts d'une manière sensible.

Il en serait cependant autrement si, à la suite d'une orientation plus accusée de l'opinion dans le sens des doctrines impérialistes, l'Angleterre était amenée à modifier le régime économique auquel elle a dû si longtemps l'alimentation à bon marché de son énorme population ouvrière, et peut-être aussi l'activité de sa marine marchande, et le rôle prépondérant dans les transactions mondiales de son marché financier.

Il n'entre pas dans le cadre de ce travail d'analyser cette question, en ce moment posée devant le peuple anglais et qui est discutée avec une passion, et aussi une recherche de l'argumentation exacte et sûre, qui en rendent l'examen attachant, même pour des spectateurs désintéressés à plus forte raison pour ceux dont le commerce extérieur peut certainement se ressentir de la solution réservée aux débats actuels.

Pour compléter les données précédentes il est nécessaire d'ajouter que si le port de ma résidence réunit des conditions remarquables de succès, certaines autres lui manquent, relativement à d'autres ports français, belges, hollandais et allemands, situés sur de grands fleuves, près de l'embouchure de vastes estuaires ou à l'aboutissement d'un réseau de canaux (par exemple, Bordeaux, Nantes, Rouen, Le Havre, Anvers, Rotterdam et Hambourg).

Le port dont la place est ainsi déterminée par une sorte de loi naturelle, participe et sert de débouché à toute l'activité économique d'une région plus ou moins étendue.

Au contraire, Southampton ne peut constituer jusqu'à présent qu'un marché limité, et a peu d'activité industrielle ; les deux rivières sur le confluent desquelles elle est située sont presqu'inutilisées. La région même est toute agricole, et si la ville tend à s'agrandir d'année en année, la campagne se dépeuple de plus en plus. Enfin Southampton n'est desservie que par une seule compagnie de chemins de fer, qui est, à la fois propriétaire des immenses docks et des lignes de navigation avec nos ports. Cette situation, très favorable aux services des voyageurs transitant par les docks, peut aussi contribuer à développer les importations sur Londres, dont la ville de ma résidence constituera de plus en plus une sorte d'avant-port rivalisant avec les docks de Tilbury. Jusqu'à présent, les raccordements avec les régions industrielles du Nord-Ouest ne sont pas assez multipliés. Ainsi les produits que nos régions de l'Ouest

peuvent exporter à des prix modiques (oignons, pommes de terre, gui, ardoises) serviraient dans des proportions plus considérables à donner du fret à nos voiliers, si ceux-ci trouvaient ici un chargement de retour, en prenant des marchandises provenant des régions industrielles de l'Angleterre. Le plus souvent, au contraire, ces bâtiments s'en retournent sur lest, ou vont chercher des frets au loin, à Cardiff et à Swansea.

Notre navigation a ainsi dans les conditions actuelles, peu d'intérêt à fréquenter ce port. Le même obstacle se présente lorsqu'on étudie les chances de succès d'une ligne française, apportant ici les produits de notre pays, création qui serait pourtant très désirable.

Les docks, grâce à leurs aménagements, offrent en effet pour faciliter les arrivages, l'emmagasinement et la réexpédition de produits alimentaires, des avantages que ne présente aucun autre port du Royaume-Uni en communication aussi rapide et aussi continue avec notre pays.

Ces réflexions générales étaient indispensables pour l'étude des transactions qui suivent et que je vais résumer brièvement en insistant seulement sur la part de la France.

Comme il est dit plus haut, le mouvement d'importation a été supérieur de 11,50 0/0 au résultat de 1901, et le mouvement d'exportation de 13,22 0/0.

L'augmentation est due, pour les importations, aux arrivages de certains produits alimentaires (beurres et pommes de terre venant de France, viandes de l'Argentine et des États-Unis d'Amérique), et d'articles manufacturés (soieries, l'ainage, cuivreries de France, machines, etc., des États-Unis).

En ce qui concerne l'exportation, c'est surtout la reprise des affaires avec l'Afrique Australe qui a activé le mouvement des expéditions *via* Southampton.

II.

1° Importation à Southampton de produits étrangers.

2° Part de l'exportation française à ce mouvement.

Le rapport de la Chambre de Commerce ne donnant que les principaux éléments du commerce de transit, sans les totaliser, je me suis procuré des renseignements d'après lesquels la valeur totale du commerce d'importation, l'an dernier, a été de 15,826,980 livres sterling.

Objets d'alimentation.

Produits français.

C'est sur cette partie du commerce de Southampton que ressort surtout le rôle si important de la production française dans l'approvisionnement du marché anglais.

En relations régulières et rapides avec les ports du Havre, de Cherbourg et de Saint-Malo, et très fréquentes avec nos petits ports de l'Ouest, Southampton reçoit une part considérable des produits alimentaires français destinés à Londres et aux grandes agglomérations anglaises.

Il s'agit en effet surtout de commerce de transit dans les statistiques que j'analyse ici.

Les produits transitent par Southampton sans prélèvement pour la consommation locale ; c'est généralement à Londres que le commerce de détail de ma résidence va s'approvisionner suivant les besoins de sa clientèle. Il en est surtout ainsi pour les vins et liqueurs. Les fruits sont expédiés dès leur débarquement sur Covent-Garden ; cependant on compte que l'ouverture des *cold storages* fera de Southampton un grand marché de fruits exotiques.

Céréales. — Nos exportations de céréales restent assez faibles. En 1902, nous avons expédié pour les valeurs suivantes: orge, 10,536 livres sterling ; avoine, 6,503 livres sterling ; farine de froment, 8,437 livres sterling. Les chiffres sont en augmentation sur ceux de 1901 où nos envois ne réunissaient qu'une valeur de 4,015 livres sterling pour les farines.

Produits agricoles. — La décadence de l'agriculture anglaise s'accuse par la diminution continue et alarmante de la population rurale. Dans le Hampshire notamment, les villages sont désertés ; les champs cultivés reculent devant l'accroissement continu des villes, et l'extension des domaines de plaisance. La petite propriété rurale disparaît.

Pour remédier à cet état de choses, dont on sent vivement le danger, on a préconisé diverses mesures : tarifs de faveur pour le transport des produits du pays, fondation en plus grand nombre de sociétés coopératives agricoles.

Quoi qu'il en soit, l'Angleterre reste tributaire de l'étranger pour les denrées dont il s'agit, et particulièrement de notre pays.

Comme il est dit plus haut, la valeur des envois de produits agricoles français sur le marché de Londres peut s'évaluer à 154 millions de francs par an. D'après des renseignements que j'ai recueillis ici, cette exportation de denrées françaises aurait,

l'an dernier, par Southampton, représenté une valeur de 59 millions 383,530 francs (2,351,823 liv. st.).

C'est aux arrivages de « beurres français » qu'est surtout dû le haut chiffre obtenu par l'ensemble de nos produits agricoles transitant *via* Southampton.

Cette denrée est fort recherchée en Angleterre ; ce pays n'arrive à produire que 70,000 tonnes, alors qu'il en consomme annuellement 240,000 tonnes. La part de l'appoint de l'étranger est donc considérable, mais les nombreux concurrents qui se disputent le marché permettent aux consommateurs anglais d'être exigeants.

De récentes dispositions législatives (*Adulterated butter*, acte de 1903) ont été conçues en vue de préciser les qualités des beurres destinés à la consommation, mais leur application a été retardée jusqu'à présent.

Longtemps notre pays a expédié les plus fortes quantités ; puis les envois du Danemark, du Canada, d'Australie, de Russie (beurres sibériens) ont diminué notre part. Cependant nos produits restent très appréciés et obtiennent des prix rémunérateurs. On leur reconnaît une saveur qui manque, par exemple, aux produits similaires exotiques traités par la réfrigération.

Cette faveur conservée à nos envois, s'est accentuée l'an dernier, où l'excédent de notre exportation représente pour l'ensemble du Royaume-Uni une valeur supérieure de 13 millions de francs à celle de 1901.

La diminution des envois d'Australie et des États-Unis et aussi les efforts de nos producteurs ont été la cause de cette situation satisfaisante.

Par Southampton, les expéditions de France enregistrées aux Docks ont atteint la valeur de 2,046,387 liv. st. sur un ensemble de 2,094,505 liv. st.

En 1901, nous en avions expédié pour 1,591,153 liv. st.

Ainsi notre commerce est en progrès et représente la valeur presque totale de l'ensemble des arrivages.

La seule concurrence sérieuse que nous puissions relever ici est celle de l'Argentine, où les éleveurs attendent beaucoup de la vente de ce produit de leurs « estancias » sur le marché anglais. Ces beurres argentins ont représenté une valeur de 39,579 liv. st. (en 1901, 17,183 liv. st.). Pour les trois premiers mois de 1903, l'ensemble de leurs arrivages a représenté en quantité, la moitié de la quantité totale de 1901. Leur prix de 1901 à 1902 a monté de 96 shillings à 108 par quintal.

Pour nous, s'il y a à se féliciter du développement de nos expéditions, nous devons rappeler à nos producteurs qu'ils doivent redoubler d'effort, se grouper en sociétés coopératives, se tenir au courant des tentatives de leurs concurrents. Si les

conditions économiques du Royaume-Uni ne sont pas modifiées, le débouché qui nous est offert est considérable. Si même elles étaient orientées dans le sens de la protection, il ne faut pas oublier que l'Angleterre, qui actuellement achète pour 17,992,400 livres sterling de beurres étrangers par an, n'en fait venir que 2,534,290 de ses colonies. Longtemps il y aura pour nous une situation à garder et à défendre.

Nos envois de **fromages** sont en décroissance, 7,716 livres sterling en 1902 contre 8,926 en 1901. Cette vente de nos produits est peu de chose devant l'importation hollandaise (70,357 livres sterling). Au compte de la Hollande doivent figurer des envois de Suisse et d'Italie embarqués à Rotterdam.

A Southampton et dans la plupart des villes anglaises, le « gorgonzola », fromage italien, se substitue à nos produits, étant un peu meilleur marché. D'ailleurs, la consommation de fromages paraît diminuer en Angleterre, en général.

L'importation du **lait** sous toutes ses formes (frais, condensé) est peu considérable ici. Elle représente la valeur de 17,760 livres sterling pour le lait frais, tout entière au compte de notre exportation. Pour le lait condensé, la Hollande est notre concurrente, ou plutôt la Suisse dont les produits arrivent ici *via* Rotterdam.

Les **œufs**, qui sont en Angleterre la base du repas du matin, et souvent aussi du rapide lunch que prennent au restaurant les businessmen, sont de moins en moins fournis par notre pays.

Au transit par Southampton, je relève pourtant une valeur de 175,859 livres sterling, alors que nos concurrents (Espagne, Allemagne) ne réunissent que de faibles totaux. Notre part est prépondérante ; elle paraît moins considérable sur l'ensemble les statistiques du Royaume-Uni. La valeur totale des arrivages l'œufs étrangers, pendant les cinq premiers mois de 1903, a été le 2,433,559 livres sterling. Dans le Hampshire, on cherche à lévelopper la production indigène, et des instructions sont répandues pour le développement et l'entretien des basses-cours.

Les **volailles**, fournies par nos fermiers de l'Ouest (surtout e la Sarthe) dans des conditions de supériorité que l'on pprécie, constituent une denrée de luxe, dont la vente se res-eint aussitôt que le pays importateur est moins florissant. ans la région de Southampton, on cherche à stimuler l'élevage es volailles, et pour cela on recherche actuellement, paraît-il, s espèces françaises (surtout les « crèvecœur » et les races tes de « La Flèche »). C'est surtout aux volailles d'Italie, moins ières que les nôtres, qu'il faut d'ailleurs attribuer, plus qu'à la oduction indigène, la diminution de nos ventes.

Par Southampton, sur un chiffre total de 25,048 livres ster-ng, la France est représentée par la valeur prépondérante de ,405 livres sterling, en diminution sur 1901.

La situation est en somme satisfaisante.

Fruits et légumes. — A l'exportation des **fruits**, notre pays, si bien situé, et d'une variété de climat si favorable à cette production, a des concurrents actifs dans des contrées moins favorisées jusqu'ici, mais où l'effort est plus énergique et peut-être mieux ordonné.

Nous n'expédions pas de raisins, *via* Southampton, à cause du voisinage des îles de la Manche qui envoient presque la totalité de l'exportation (59,469 liv. st. sur 66,383) en Angleterre).

Les envois de notre pays sont en diminution pour les pommes (10,373 liv. st. en 1902 contre 35,150 en 1901).

Cette diminution tient à l'abondance de la récolte aux États-Unis ; cette récolte ayant, en 1902, atteint une quantité de 43,000,000 de barils (barrels).

L'industrie des **cold storages** est un puissant stimulant pour développer cette exportation américaine. D'après l'*American Agriculturist*, il y avait à la fin de l'hiver dernier 300,000 barils de pommes prêts à l'expédition sur l'Europe dans un seul des entrepôts de Chicago.

En ce qui nous concerne, je crois aussi que la diminution de nos ventes de pommes en Angleterre (par le transit de Southampton) tient encore à ce que nos agriculteurs de l'ouest exportent surtout leurs pommes à cidre sur les marchés de l'Allemagne du Sud. Il y a à noter à ce sujet que dans la région du sud-ouest de l'Angleterre la consommation du cidre tend à augmenter. On le produit dans des conditions satisfaisantes comme bon marché et qualité.

Nos expéditions de **poires** (76,514 liv. st.) et de **prunes** (23,457 liv. st.) sont, au contraire, en augmentation et distancent nos rivaux, qui sont ici les États-Unis. Les envois de ces pays restent en progression menaçante. Le développement de la pratique, déjà suivie chez nous, de trains à wagons réfrigérés, nous permettra de continuer nos expéditions, et de ne pas nous laisser évincer du marché anglais.

Ici, il n'arrive pas de fruits d'Australie ou du Canada ; mais les envois des États-Unis ont représenté l'an dernier les valeurs de 123,462 livres sterling pour les pommes et de 39,749 pour les poires.

Pour les **noix** et autres fruits, nos exportations tendent aussi à diminuer, 42,140 livres sterling au lieu de 77,374 en 1901.

Cette année, où la récolte du Hampshire et du Kent en ce qui concerne les **fraises** et les **cerises** a été très maltraitée par les intempéries, il y a lieu d'espérer que nos envois combleront l'insuffisance de la production de ces deux régions agricoles où s'approvisionne le marché de Covent-Garden. Bien que la Douane n'en fasse pas mention, il y a à noter ici les envois de plus en plus fréquents de fruits exotiques (bananes apportées

par la Royal Mail et par les steamers de la Compagnie Elder Dempster); pour ces fruits Southampton cherche et semble réussir à concurrencer Bristol, Liverpool et Manchester et devient un centre d'approvisionnement.

Au Cap et en Argentine, on cherche à produire des **pêches** rappelant nos types les plus appréciés. Elles se vendaient au printemps dernier, à Londres, 10 shillings la douzaine (provenance argentine). Cependant, malgré les efforts faits pour développer cette production, 25 0/0 de la récolte totale de l'Argentine pourrait seulement s'exporter, à l'aide de la réfrigération.

Malgré le voisinage de Jersey, dont les produits sont réputés, Southampton a reçu l'an dernier des quantités considérables de **pommes de terre** de provenance française (264,946 liv. st. en 1902 contre 243,044 en 1901). D'après des informations recueillies ici, les envois des premiers mois de cette année, surtout par les vaisseaux anglais faisant le trajet entre Saint-Malo et Southampton, seront encore plus considérables.

Bien que les **tomates** produites par la région méridionale de la France et par la grande banlieue parisienne, soient, en général, recherchées en Angleterre, leur exportation *via* Southampton est faible (10,427 livres sterling et 1902 et 11,391 en 1901). La cause de cette importation restreinte est due aux envois de Jersey et des îles Canaries.

Les légumes non spécifiés spécialement **(asperges, salades, oignons, etc.)** procurent ici des gains assez considérables à notre agriculture maraîchère. La valeur de leur importation a été de 90,194 livres sterling l'an dernier; sur cet ensemble, la part de la France a été de 51,486 livres sterling. Dans la région de Southampton, les asperges françaises sont appréciées. Les oignons apportés par nos petits voiliers dans des conditions de bon marché dues à la modicité du fret font surtout dans la ville et ses faubourgs l'objet d'un commerce actif.

Des marchands du Finistère, organisés par équipes et très disciplinés, viennent chaque année les offrir ici de porte en porte. D'après leurs renseignements, ils vendent chaque année par compagnie de 150 à 180 tonnes.

D'après des informations prises aux Docks, la valeur totale des arrivages d'oignons à Southampton l'an dernier est montée à 4,778 livres sterling. Le bénéfice à répartir entre cette petite collectivité est, je crois, très modique, étant donné que ces colporteurs doivent travailler sans relâche, du matin au soir, en cheminant sous le poids de leurs marchandises.

Si j'ai insisté sur ce commerce, c'est qu'il assure la subsistance de gens dignes d'intérêt. Jamais ce consulat n'a eu à enregistrer la moindre plainte contre ces marchands qui, au contraire, tout en ne parlant pas la langue anglaise, sont très bien accueillis et ont une clientèle assurée.

Viande. — Les énormes exportations du nouveau monde (Etats-Unis et Plata) ne laissent que peu de place à nos envois. Des essais pour développer ici la vente de nos **conserves de viande** n'ont pas réussi. Les arrivages de viande fraîche réfrigérée limitent de plus en plus l'industrie des conserves.

Poissons. — C'est surtout sous forme de **conserves de sardines à l'huile** que nos exportations sont représentées ici. Après avoir été prospères, elles diminuent sous l'effort de la production de l'Espagne, du Portugal et, je crois, de l'Italie.

Il y a aussi à tenir compte de la crise qui a éprouvé l'an dernier nos pêcheurs. Nous n'avons exporté *via* Southampton que la valeur de 2,104 livres sterling.

Chocolat, café, sucre. — Nos envois de **cacao** sont considérables par ce port. Ils se montent à 8,667 livres sterling pour le produit brut, à 180,948 livres sterling pour le produit préparé (chocolat).

Cette exportation est en hausse ; mais comme dans le commerce de détail on trouve de plus en plus des chocolats suisses au lieu des marques françaises, il y a à estimer que la Suisse est représentée dans le chiffre attribué par la douane à nos envois.

Le **café** fournit à notre actif une petite exportation de 4,381 liv. st. se perdant dans les gros envois de l'Amérique du Sud.

Le **sucre**, qui a si longtemps été un des éléments prépondérants de notre commerce avec l'Angleterre, tend en ce qui nous concerne à diminuer d'importance. Cette baisse se fait ressentir ici ainsi que l'établit la statistique suivante :

Importations à Southampton de sucres français.

1902.		1901.	
En pains.	Autres sortes.	En pains.	Autres sortes.
(Livres sterling.)			
13.012	8.298	16.973	14.751

L'importation se fait ici surtout au bénéfice de l'Allemagne et de la Hollande.

Vins et liqueurs. — Sous l'action de diverses causes, les unes passagères, les autres de caractère relativement permanent, la vente de nos vins et liqueurs, qui a constitué si longtemps l'élément principal de notre commerce d'exportation, tend à diminuer. Les conséquences de la longue guerre du Transvaal ont certainement contribué à limiter notre clientèle anglaise, mais il ne semble pas que la cessation des hostilités coïncidant avec les cérémonies du couronnement ait l'an dernier provoqué la reprise attendue. Deux causes principales affectent de plus en plus notre exportation ; avant de les examiner, i faut reconnaître que cette exportation est encore assez consi-

dérable pour que ses fluctuations intéressent directement notre prospérité nationale.

En 1902, nos exportations de vins ont atteint pour l'ensemble du Royaume-Uni une valeur qui monte à 64,286,000 fr.

Par Southampton, en réunissant, d'après la douane, les valeurs atteintes par nos envois de vins et de liqueurs introduits dans le Royaume-Uni, on obtient les chiffres suivants :

Eaux-de-vie françaises, 101,331 liv. st. ; vins français 96,905 liv. st. ; soit un total de 198,236 liv. st. pouvant s'évaluer à 5,005,459 fr.

Dans ce calcul, je n'ai pas compris les quantités entreposées ici et destinées à être réexportées sans entrer dans la consommation du Royaume-Uni.

Ces quantités représenteraient les valeurs suivantes en 1902 :

Vins français 88,135 liv. st. ; liqueurs françaises (surtout cognac) 176,575 liv. st.

La réexportation est dirigée surtout sur les Etats-Unis et le Cap.

La vente de nos **vins** est atteinte par deux causes principales : le droit presque prohibitif sur les vins en bouteilles que fournit surtout la France, le développement des ventes de vins australiens dû à leur bon marché relatif et surtout à l'engouement « impérialiste » si général en Angleterre depuis la guerre Sud-Africaine.

De plus, le bien-être est moins répandu à mesure que la cherté de la vie matérielle et l'élévation des taxes (surtout municipales) tendent à s'accentuer. L'usage autrefois traditionnel de la consommation après dîner de quelques verres de « claret » est presqu'abandonné. Les personnes de condition moyenne, qui autrefois buvaient du vin français, se contentent de bière et aussi de whisky.

Ainsi si nos vins conservent une clientèle, ce n'est plus que dans la classe riche. Ce qui l'indique nettement c'est que les vins de Champagne, frappés par le fisc de droits écrasants (basés sur la quantité, la vente en bouteilles, leur qualité de vins mousseux), conservent un certain courant de demandes, alors que le marché des vins français dits ordinaires se limite de plus en plus.

Par Southampton, on ne relève pas d'entrées de vins australiens. Nos concurrents sont ici représentés par les envois de l'Afrique Australe (très peu importants) et aussi d'Italie et d'Allemagne transitant par Anvers ou Rotterdam.

En général les pays vinicoles européens sont plus atteints encore que nous par la concurrence du vin d'Australie. Il y aurait d'ailleurs en ce moment dans ce dernier pays un certa n malaise économique causé par la mévente de ce vin.

Les chiffres donnés plus haut relativement à la valeur des vins introduits par Southampton n'ont naturellement que peu de relations avec la consommation de la région. Les marchands de Southampton, de Winchester et de Salisbury préfèrent s'approvisionner à Londres de vins français qu'ils font venir au fur et à mesure des demandes de leurs clients, évitant ainsi d'acquitter d'avance les droits de douane et d'avoir un stock.

Les maisons françaises de Londres et de France auraient intérêt à envoyer des voyageurs munis d'échantillons, et ayant un certain pouvoir d'appréciation pour conclure des affaires. Je sais que des négociants français établis à Londres se rendent régulièrement dans ma région et toujours emportent des commandes assez considérables, surtout de Winchester.

Je dois signaler ici l'intéressante enquête poursuivie en Saintonge par un délégué du journal médical *The Lancet* et dont les conclusions attestent la pureté du **cognac** français.

La publication de documents établissant des constatations aussi favorables me paraît d'autant plus opportune que je me suis rendu souvent compte que l'on a quelquefois mal interprété ici la campagne inspirée chez nous par le souci si légitime de mettre le public en garde contre l'abus des boissons fermentées.

On a vu, ou on a voulu y voir, une suspicion s'élevant en France même contre les produits français ; ainsi le whisky et les vins d'Australie ont peut-être indirectement bénéficié des prescriptions tendant à prémunir les consommateurs contre l'alcool.

Très lourdement taxé, notre **cognac** conserve cependant une clientèle malgré la concurrence savamment stimulée des producteurs rivaux (Allemagne, Etats-Unis, Australie).

Les importations par Southampton sont considérables. Comme je l'ai dit plus haut, la valeur des cognacs importés de France pour la consommation est de 101,331 liv. st. pour 1902, de 110,330 liv. st. pour 1901.

La valeur des quantités de cognac français attendant dans les entrepôts de Southampton la réexportation hors du Royaume-Uni est de 140,158 liv. st. en 1902, de 156,000 liv. st. en 1901. (Ces chiffres ne comprennent pas les liqueurs d'autres sortes, mais en ce qui concerne le cognac représentent à peu près l'ensemble des importations).

Quant au **rhum**, aux liqueurs à essence, ils sont concurrencés par les envois des Etats-Unis. D'après ce qui m'a été dit ici, les négociants américains font de grands efforts pour introduire leurs marques et y réussissent d'autant mieux que Southampton compte naturellement plus de résidents de leur nationalité que d'autres villes de province anglaises. Des caisses d'échantillons de liqueurs provenant des Etats-Unis sont offertes constamment aux négociants en détail de Southampton.

On peut conclure de la revue qui vient d'être faite que si l'importation des sucres, vins et liqueurs a fléchi à Southampton comme dans les autres ports du Royaume-Uni, la valeur de nos ventes de denrées alimentaires reste considérable ; tant que nos produits conserveront leur réputation ils seront recherchés et réclamés sur ce marché si vaste et si varié qu'est le Royaume-Uni. Cette constatation est vraie, surtout en ce qui concerne les « Dairy produce » et l'activité des envois de la France est d'autant plus à signaler que Southampton est placée dans une région agricole ; pour que ces régions puissent arriver à concurrencer l'industrie du paysan français, il faudrait, et cette éventualité n'est pas probable, que, comme chez nous une classe de petits propriétaires soit constituée dans les districts ruraux anglais et se substitue au régime de la grande propriété et de la « landless peasantry ».

Quant à l'industrie de la réfrigération qui a un de ses centres ici, elle peut modifier et régulariser le marché des denrées alimentaires par des arrivages de produits exotiques, mais elle ne s'applique pas avec un succès égal à tous. Nous avons vu que l'augmentation des envois de beurres argentins, par exemple, n'a pas amené ici de diminution dans nos envois. D'autre part, nos exportateurs mêmes peuvent utiliser les entrepôts de Southampton, par exemple pour favoriser les arrivages de fruits des Antilles françaises et de la côte occidentale d'Afrique. (Je cite ces établissements français parce qu'ils sont plus que d'autres à portée des lignes de navigation desservant le port de ma résidence.)

Produits exportés par des pays autres que la France.

Il reste à dire quelques mots des produits alimentaires que la France ne fournit pas ou à peine.

Céréales. — Les envois les plus considérables sont expédiés des Etats-Unis (froment et farine de froment), de la Russie (orge et avoine), de la République Argentine (maïs).

Viandes abattues.— Le grand pays importateur est l'Amérique du Nord (Etats-Unis) dont les expéditions sont en augmentation sur 1901 (valeur des exportations de 1902 : bœuf, 785,135 livres sterling ; lard, 1,598,116 liv. st. ; saindoux, 35,536 liv. st.; jambon, 66,003 liv. st.; porc, 22,074 liv. st.).

L'Argentine qui avait réussi pendant quelque temps à introduire du bétail vivant, fait seule ici une concurrence sérieuse aux Etats-Unis pour la viande de bœuf (valeur de cette importation 318,266 liv. st.).

On voit par ces chiffres qu'avec l'importation des fruits et de l'ensemble des « perishable produces » l'importation des viandes américaines favorisée par le procédé de la réfrigération appliqué dans les entrepôts, à bord des navires et dans les wagons,

est l'élément le plus considérable de l'activité du port, ce qui lui constitue son trait caractéristique. Plusieurs fois par semaine des trains entiers composés de wagons spéciaux vont se ranger sur les quais pour être chargés de viandes gelées.

Café. — Cacao. — Le port de Southampton reçoit aussi d'importantes quantités de cafés d'Amérique, les plus grosses valeurs étant 294,932 liv. st. (Brésil), 138.647 liv. st. (Costa-Rica), 96,801 liv. st. (Guatemala), 61.467 liv. st. (Antilles anglaises).

L'importation du cacao est constituée par les expéditions des Antilles anglaises et de l'Équateur.

ARTICLES NÉCESSAIRES A L'INDUSTRIE.

Cette importation n'est pas un des éléments intéressants du commerce de cette place qui, comme il est dit plus haut, n'est pas en communication très rapide avec les centres industriels du Nord de l'Angleterre et reçoit d'ailleurs assez peu de matières premières de l'Afrique du Sud.

Part de la France.

Notre pays a expédié à Southampton, en 1902, les matières premières ayant représenté les valeurs suivantes :

Laine (de mouton), 15,817 liv. st. (augmentation sur 1901).
Fourrures, 4,500 liv. st. —
Peaux, 2,898 liv. st. —
Caoutchouc, 2,700 liv. st. —
Coton, 1,500 liv. st. —

On peut rattacher à ce groupe de marchandises les graines et semences pour l'agriculture, surtout pour le trèfle et le gazon. Notre pays en a envoyé par Southampton une quantité d'une valeur de 39,788 liv. st. (augmentation sur 1901).

Ces expéditions paraissent destinées à la région même; de vastes magasins appartenant à des négociants du pays sont aménagés dans le quartier du port pour les recevoir.

Parmi les produits que notre pays fournit et dont les statistiques ne parlent pas, je citerai les ardoises susceptibles d'un fort courant de demandes depuis que les grèves ont atteint la production du pays de Galles et les divers matériaux de construction (granits et pierres dures) employés pour la construction des bassins poursuivie par l'Administration des Docks.

Importation des autres pays étrangers et des colonies.

C'est du Cap que viennent les importations principales :

Laine (de mouton), 532,123 liv. st.; poil de chèvre, 604,762 livres sterling; plumes, 851,482 liv. st.; peaux (de mouton), 144,364 liv. st.

Ces envois, depuis le rétablissement de la paix, ont naturellement augmenté.

Les États-Unis, qui pourvoient si largement ce port de denrées alimentaires, ont un assez faible mouvement de matières premières : peaux (surtout de phoques), 64,933 liv. st.

La Russie et la Suède expédient des bois sciés, mais ces expéditions tendent à diminuer.

En général, malgré les chantiers de construction navale, il y a diminution des matières employées dans cette industrie; les compagnies de navigation font de plus en plus leurs commandes à Londres, ce qui représente une perte continue pour le commerce local qui, autrefois, confectionnait sur place les agrès, apparaux et accessoires divers concernant la navigation.

Articles manufacturés. — L'importation est, relativement aux mouvements des autres ports, plutôt faible : c'est, en effet, surtout aux denrées alimentaires que Southampton doit son activité.

Importations françaises.

La France est représentée par des envois d'articles de luxe, comme les soieries, ou de confection minutieuse et soignée.

Articles d'habillement, soieries, lainages. — Les exportations de soieries françaises qui, en 1901, avaient subi une baisse ressentie à Lyon, Saint-Etienne et dans le Nord, ont progressé de nouveau en 1902.

Le rétablissement de la paix, les efforts remarquables de la Chambre de Commerce de Lyon, le personnel de grande valeur qui représente en Angleterre nos intérêts pour cette partie si importante de notre production, cet ensemble d'éléments favorables nous permettent de soutenir la concurrence de nos rivaux. Nos exportations *via* Southampton sont en augmentation et nous représentons seuls ici l'ensemble de l'expédition étrangère.

La valeur de notre exportation est ainsi établie :

1902 : tissus, étoffes larges, 476,174 liv. st.; rubanneries, 72,627 liv. st.

1901 : tissus, étoffes larges, 338,427 liv, st.; rubanneries, 62,743 liv. st.

Pour les **lainages**, nous n'avons pas ici de concurrence à signaler et nos ventes augmentent.

Importations françaises d'étoffes de laine :

1902 : 98,181 liv. st.;
1901 : 93,459 liv. st.

La France est également le seul pays étranger qui expédie par Southampton des **cotonnades**, nos manufactures de Rouen et des Vosges arrivant ainsi à faire une concurrence limitée à la plus puissante industrie de l'Angleterre.

Importations françaises de cotonnades :

1902 : 25,170 liv. st.;
1901 : 50,690 liv. st.

Cette importation, si faible qu'elle soit, est d'autant plus à noter que l'an dernier, par suite d'une crise économique, on a dû, à Manchester, ralentir la production et que cette situation ne s'améliore pas.

Pour la **bonneterie**, il y a de même augmentation à notre profit et pas de concurrence à signaler :

1902 : 41,687 liv. st.;
1901 : 32,546 liv. st.

Pour les **pièces de confection**, la France expédie pour une valeur de 10,842 liv. st. des articles représentant la majeure partie des envois de 1902.

Même progression pour les **broderies françaises :**

1902 : 59,576 liv. st.;
1901 : 34,295 liv. st.

Pour les divers articles qui précèdent, il y a, en général, à noter l'augmentation de nos envois et l'absence complète de la concurrence des pays continentaux.

Bien que les ventes dans la région même soient limitées par le manque de grands centres de population, il paraît qu'à Southampton les demandes de nos articles tendent à augmenter. Les magasins qui les reçoivent de préférence paraissent prospérer.

Il y a, d'autre part, à recommander la divulgation des catalogues de nos grands magasins, pour ce qui concerne les articles de modes, surtout si ces catalogues sont rédigés en anglais et contiennent les conversions des prix et mesures en unités anglaises.

Chapeaux de paille. — Nos articles ont une certaine vogue (valeur de l'importation, 2,623 liv. st.), malgré la concurrence des Républiques sud-américaines, surtout de la Colombie.

Cuirs manufacturés. — C'est dans les articles d'habillement que l'on peut encore faire figurer ce produit, puisque notre exportation est ici représentée principalement par des articles de cordonnerie.

Nous avons à subir les effets de la concurrence des États-Unis, dont la production si développée a limité et souvent annihilé l'exportation anglaise dans certaines régions et nuit de plus en plue à l'industrie du Royaume-Uni.

La France conserve cependant ici le premier rang comme pays exportateur, la valeur de nos envois ayant été, en 1902, de 64,862, alors que les Etats-Unis n'ont atteint qu'une valeur de 43,660 liv. st.

C'est surtout par la vente des chaussures fines que nous maintenons l'exportation de ces articles.

Dans la ville de ma résidence, il y a un grand nombre de magasins ne vendant que des produits américains ; mais les chaussures fines pour femmes paraissent être pour la plus grande partie de provenance française.

Porcelaine et faïence. — La France accapare ici presque la totalité de l'exportation (valeur de nos envois 161,681 liv. st. sur un total de 163,020 liv. st.). A Southampton même nos produits de Limoges sont appréciés. Les poteries à l'épreuve du feu ont généralement un bon courant de vente en Angleterre.

Machines. — Nos envois de bicyclettes sont sans importance ici, les États-Unis fournissant presque la totalité à cause du meilleur marché relatif de leurs machines.

Pour les automobiles nos envois représenteraient 77 0/0 de l'exportation étrangère sur le Royaume-Uni.

Par Southampton cependant, ce sont surtout les voitures américaines qui sont expédiées, et nos ventes de ce produit d'une industrie si renommée chez nous n'atteignent que la faible valeur de 5,948 liv. st.

Produits métallurgiques. — Malgré la concurrence américaine, nos ventes restent considérables, quand il s'agit de produits dont la fabrication suppose des soins minutieux.

C'est ainsi que l'on peut constater avec satisfaction le développement de notre exportation de cuivreries.

En 1901, nos expéditions ont présenté une valeur de 149,981 livres sterling ; l'an dernier (1902) cette valeur s'est montée à 232,253 liv. st.

Les États-Unis ne sont pour cet article que faiblement représentés.

Pour les **articles en fer et acier** notre pays ne vient qu'au quatrième rang après les États-Unis, la Hollande et la Belgique.

Produits divers. — La valeur des **montres françaises** envoyées par Southampton s'est montée en 1902 à 17,117 liv. st. sur un total de 26,076. Nos ventes de **cuirs préparés** ont atteint une valeur de 5,389 liv. st. (États-Unis 52,111 liv. st.). Nos envois de quincaillerie (2,950 liv. st.) sont peu de chose devant ceux des États-Unis (104,298).

Pour la fourniture de **bouchons de liège** qui devient plus considérable maintenant que la rigueur des droits restreint l'importation du vin autrement que par barriques, nous n'avons que la concurrence du Portugal qui en expédie pour une valeur de 23,310 liv. st. alors que nos envois ne se montent qu'à 12,133.

Les **jouets** et articles du même genre valent à notre pays une

vente de 4,474 liv. st. (en 1901, 4,447) alors que les États-Unis ont expédié en 1902 pour 16,912, en 1901 pour 15,541 de ces produits dont la plupart rentrent dans la rubrique des« articles de Paris ».

De ce qui précède on peut conclure que l'exportation française par ce port est dans une situation favorable, surtout si l'on rappelle que l'on a ici la redoutable concurrence des États-Unis. Sans compter les marchandises en entrepôt ou celles qui ne fournissent que des totaux peu élevés, nos exportations ont représenté une valeur des plus importantes. Qu'il s'agisse de denrées alimentaires, ou d'articles manufacturés c'est toujours le produit dont la fabrication ou la mise à point exige une manutention délicate qui nous permet de soutenir la concurrence des autres producteurs du continent européen ou du Nouveau Monde. Les Anglais rendent, d'ailleurs, pleine justice dans leurs journaux et revues économiques et dans les conclusions de leurs commissions d'enquêtes, à l'habileté de nos ouvriers, au patient labeur de nos agriculteurs, à la diffusion chez nous de l'enseignement technique.

EXPORTATIONS ÉTRANGÈRES.

Pour terminer ce qui concerne cette partie, il suffit de résumer les principales catégories qui n'intéressent que les étrangers.

Les États-Unis accaparent et peut-être vont monopoliser l'exportation au Royaume-Uni des articles suivants :

Instruments scientifiques, 339,767 liv. st. sur un total de 340,442 (augmentation sur 1901).

Machines, 180,819 liv. st. (importation totale de l'étranger, 189,522).

Quincaillerie, 104,298 liv. st. (importation totale de l'étranger, 108,003).

Produits chimiques, 63,609 liv. st., le reste étant fourni par l'Amérique du Sud, le Cap et l'Espagne.

Appareils électriques, 50,578 liv. st. (importation totale de l'étranger, 51,156).

Tous ces articles présentent de l'augmentation.

III.

EXPORTATIONS PAR SOUTHAMPTON.

1° *Produits du Royaume-Uni.*

2° *Marchandises de provenances étrangères.*

3° *Mouvement des métaux précieux.*

EXPORTATIONS.

L'exportation par Southampton de produits du Royaume-Uni a représenté en 1902 une valeur de 13,091,283 liv. st.

Les quantités expédiées se montaient à 451,244 tonnes, soit une augmentation de 13.22 0/0 sur les résultats correspondants de 1901. Les relevés provisoires des six premiers mois de 1903, établissent que ce mouvement s'accentue de plus en plus.

Le port de ma résidence qui ainsi que je l'ai dit plus haut doit une partie de son activité à la réception et au transit des marchandises françaises, fait relativement peu d'expéditions à notre pays. De même s'il reçoit des produits américains, il envoie peu d'articles anglais aux États-Unis. C'est surtout la reprise des transactions avec l'Afrique Australe qui a contribué à relever le chiffre des exportations. Quelquefois les commerçants anglais se plaignent d'être mal servis par les lignes anglaises de navigation qui en grevant les produits du pays de frets trop élevés maintiennent a des prix trop coûteux leur valeur dans le pays de destination. Au contraire les compagnies allemandes subventionnées, desservant à fréquentes reprises les escales del'Afrique Orientale, permettraient aux articles allemands de s'emparer peu à peu des marchés sud-africains. Pendant que Zanzibar l'industrie allemande s'infiltre en Afrique du Sud, l'Angleterre a encore là à subir la concurrence des États-Unis et de ses propres colonies. De plus les frets de retour échapperaient à la marine anglaise et seraient accaparés par le pavillon allemand.

Malgré ces causes qui ralentissent l'exportation anglaise, il y a à présumer que le commerce du Royaume-Uni finira par bénéficier du vaste débouché qui lui est offert surtout quand sera enfin résolu le problème de la main-d'œuvre dans les districts miniers.

Les Indes Néerlandaises absorbent un courant assez considerable d'exportation de produits anglais, mais ces produits sont transportés sous pavillon allemand, par les lignes de Hambourg faisant escale ici.

Part de la France.

Les principaux articles expédiés en France représentent une valeur d'environ 2,901,400 fr. qui est faible relativement à celle de nos produits exportés : cette constatation peut se faire à tous les ports anglais, sauf à ceux où se charge la houille.

Nos ventes à l'Angleterre représentent (ainsi que l'établit le rapport si documenté rédigé à Londres par M. Perier) 25 0/0 de notre exportation totale alors que nos achats à l'Angleterre ne représentent que 13 0/0 de notre importation totale.

Produits alimentaires. — Nous avons reçu pour 9,454 livres sterling de biscuits, pour 6,034 liv. st. d'articles d'**approvisionnement** divers (conserves de viandes); pour 10,621

livres sterling de poissons. Ces différentes valeurs accusent une baisse par rapport à 1901.

Matières nécessaires à l'industrie. — La **houille** qui est l'aliment principal du commerce d'exportation du Royaume-Uni, ne transite guère par Southampton où il n'y a pas de stock et où les compagnies ne s'approvisionnent qu'à mesure de leurs besoins. La France achète pour 9,344 liv. st. de produits dérivés de la houille (briquettes).

Bien que nos régions de l'ouest ne possèdent aucun gisement houillier, il paraîtrait, d'après un rapport du consul général anglais au Havre, que l'Angleterre profite moins qu'autrefois de sa situation favorable et que les départements normands trouvent meilleur compte de s'approvisionner en Allemagne ; le charbon des bassins miniers allemands et les produits dérivés comme les briquettes, se vendraient de plus en plus au Hâvre, à Rouen et à Caen (1).

La catégorie des métaux accuse les expéditions suivantes :

Fer et acier : 5,347 liv. st., autres métaux : 4,201 liv. st.

Produits manufacturés. — Peu de **cotonnades** en transit, 2,623 yards.

Les machines vendues en France sont la seule catégorie où il y ait à signaler un chiffre important (7,614 liv. st.) en diminution sur 1901.

Le consul général anglais au Havre estime que la vente de machines agricoles de fabrication anglaise pourrait se développer dans nos départements de l'Ouest, malgre la concurrence des articles américains.

Part des autres pays.

Denrées alimentaires.

Expéditions au Cap :

Condiments et confitures, 60,029 liv. st. ; lait, 52,504 liv. st. ; spiritueux, 49,356 liv. st. ; conserves, 79,872 liv. st.

Tous ces produits sont en augmentation sur 1901. Les autres pays n'ont pas reçu des expéditions notables.

Matières nécessaires à l'industrie.

Expéditions au Cap :

Cuirs, 722,632 liv. st. ; fer et acier, 40,140 liv. st. (augmentation sur 1901).

Expéditions aux États-Unis :

Cuirs, 101,514 liv. st. ; peaux, 122,618 liv. st.

---

(1) Il en serait, paraît-il, de même à Nantes.

Objets manufacturés.

Produits métallurgiques.

Expédition au Cap : Machines, 69,803 liv, st.

La région du Natal où s'étendent les voies ferrées est un débouché favorable à l'industrie anglaise : cycles, 55,169 liv. st. ; quincaillerie et coutellerie, 80,324 liv. st.

Il y a aussi, surtout pour les machines, de fortes expéditions à Java par les lignes allemandes faisant escale à Southampton.

Cotonnades, lainages, soieries, lin et jute.

Expéditions au Cap : Cotonnades, 234,790 liv. st.

Lainages et déchets de laine, 351,937 liv. st. ; soieries, 34,141 liv. st. ; tissus de lin, 62,257 liv. st. (augmentation sur 1901).

Expéditions aux États-Unis : Cotonnades, 323,425 liv. st.

Expéditions au Brésil :
Cotonnades, 70,569 liv. st. ; filés de jute, 40,368 liv. st.

Expéditions aux Indes occidentales : Cotonnades, 59,240 liv. st.

Articles de confection, vêtements, mercerie et articles d'ameublement.

Expéditions au Cap :
Vêtements, 1,552,579 liv. st. ; mercerie, 233,466 liv. st. ; chapeaux, 131,993 liv. st. ; articles d'ameublement, 59,972 liv. st. (augmentation sur 1901 à toutes ces catégories d'articles).

Expéditions aux Indes occidentales :
Vêtements, 76,156 liv. st. ; mercerie, 69,130 liv. st.

Produits chimiques.

Expéditions au Cap :
Produits chimiques, 50,485 liv. st. ; produits pharmaceutiques, 76,077 liv. st.

Articles divers.

Expéditions au Cap :
Sellerie, 108,424 liv. st. ; papeterie, 94,922 liv. st. ; papiers, 55,259 liv. st. ; livres, 152,926 liv. st.

Expéditions aux États-Unis : Livres, 112,500 liv. st.

RÉEXPORTATION.

La valeur des produits étrangers expédiés de Southampton a été, en 1902, de 3,228,553 liv. st. ; ce chiffre ajouté à celui des importations (15,826,380 liv. st.) et des exportations des marchandises indigènes (13,091,283 liv. st.), donne un total d'en-

semble de 32,146,616 liv. st. Cette valeur est comptée à part, car il ne s'agit pas ici de produits de l'industrie du Royaume-Uni, mais de marchandises de diverses provenances, que, grâce à l'activité et à la puissance de sa marine marchande, l'Angleterre reçoit en entrepôts et distribue ensuite à travers le monde. Il est évidemment regrettable que pour beaucoup de ses produits d'origine française, il soit nécessaire d'avoir recours aux magasins et aux navires anglais, et que notre marine marchande ne puisse en assurer le transport.

C'est ainsi que les beurres, fromages, vins, spiritueux, articles de soieries, dentelles, porcelaines, etc, qui sont exportés d'ici proviennent pour la plus grande partie de France, et au lieu de donner du fret à notre navigation, sont, en quelque sorte, dénationalisés au seul intérêt du pays qui se fait intermédiaire entre le producteur et l'acheteur.

Les produits français en entrepôt à Southampton, en 1902, sont ainsi évalués par le bureau statistique de la Douane:

Eaux-de-vie, 140,158 liv. st.; rhum, 1,158 liv. st.; liqueurs diverses, 35,259 liv. st.; vins, 88,135 liv. st.; lait (préparé, condensé, 3,809 liv. st.; produits divers (autres produits d'alimentation, articles manufacturés), 2,321,667 liv. st.

Si l'on relève les chiffres réalisés par les produits également en entrepôts, des autres pays, on constate qu'aucun autre, sauf le Brésil, ne présente de valeurs élevées, et encore le total de ces valeurs est il bien inférieur à celui de nos marchandises. Les entrepôts de Southampton paraissent surtout utilisés par nos expéditeurs en vue d'un envoi ultérieur sur les États-Unis et les colonies anglaises en relations directes avec Southampton (Afrique australe, Indes occidentales). Voici d'ailleurs dans quelles directions et avec quelles évaluations les principaux produits étrangers ont été exportés ou plutôt réexportés de Southampton en 1902:

Denrées alimentaires.

Sur le Cap:
Thé, 87,354 liv. st.; vin, 14,623 liv. st.

Sur les États-Unis:
Thé, 43,218 liv. st.; vin, 14,956 liv. st.

Sur le Brésil:
Beurres, 21,109 liv. st.; fromages, 30,253 liv. st.

Matières premières.

Sur les États-Unis:
Étain, 122,822 liv. st.; gomme, 83,181 liv. st.; écaille, 152,185 liv. st.; poils et crins, 59,245 liv. st.

Sur l'Allemagne: Laines, 84,616 liv. st.

Produits manufacturés.

Sur les États-Unis :

Peaux préparées, 229,533 liv. st.; porcelaines, 120,946 liv. st.; dentelles, 590,037 liv. st.; drogues, 41,445 liv. st.

Sur le Cap :

Soieries, 70,017 liv. st.; lainages, 28,905 liv. st.

Sur le Canada : Soieries, 95,365 liv. st.

Sur le Pérou : Préparations pharmaceutiques à base d'opium, 25,335 liv. st.

MOUVEMENT DES MÉTAUX PRÉCIEUX.

Importation.

Cette statistique, établie séparément, fournit les principales indications suivantes :

Provenance et valeur : Monnaies d'or anglaises : 560,609 livres sterling.

Principaux pays expéditeurs :

Le Cap, 293,000 liv. st.; Nouvelle-Galles du Sud, 100,000 livres sterling.

Monnaies d'or étrangères, 18,092 liv. st.; lingots d'or, 8,435,669 livres sterling.

Principaux pays exportateurs :

Le Cap, 5,606,187 liv. st.; Natal, 1,486,902 liv. st.; Colombie, 372,056 liv. st.; Brésil, 362,018 liv. st.

Monnaies d'argent anglaises, 11,399 liv. st.; monnaies d'argent étrangères, 180,968 liv. st.

Principaux pays exportateurs :

États-Unis, 131,612 liv. st.; Colombie, 46,813 liv. st.

Lingots d'argent, 3,435,587 liv. st.

Principal pays exportateur : États-Unis, 3,213,027 liv. st.

Exportation.

Monnaies d'or anglaises :

Les principales expéditions ont été faites sur la République Argentine, 1,580,000 liv. st.; sur le Cap, 1,210,000 liv. st.

Lingots d'or :

Sur les États-Unis, 159,000 liv. st.

Monnaies d'argent anglaises : Sur le Cap, 88,500 liv. st.

Monnaies d'argent étrangères : Sur Singapore, 221,800 liv. st.

Lingots d'argent : Sur la Chine, 236,000 liv. st.

Mouvement avec la France. — Les échanges d'or, d'argent et de métal non monnayé ont été, par Southampton, assez peu considérables avec notre pays.

Ils ont, en 1902, représenté les valeurs suivantes :

1° Importation de France :

Or anglais, 7,335 liv. st.; lingots d'or, 4,965 liv. st.; argent anglais, 23 liv. st.

2° Exportation sur la France :

Or étranger, 340 liv. st.; lingots d'or, 862 liv. st.; argent étranger, 140 liv. st.; lingots d'argent, 1,218 liv. st.

Diamants et pierres précieuses.

Les diamants ou pierres précieuses montées ou non ont surtout été expédiés :

Du Brésil, 38,784 liv. st.; de la Colombie, 20,879 liv. st.; de France, 5,150 liv. st.; des Indes Occidentales, 4,540 liv. st.

IV.

NAVIGATION.

Tonnages (entrée et sortie).

Les tableaux ci-dessous donnent le détail du nombre et du tonnage net des navires ayant fréquenté le port de Southampton pendant l'année 1902 :

Tonnage net d'entrée.

Navires venant de l'étranger. — Navires ayant débarqué des marchandises et navires à passagers n'ayant pas débarqué de marchandises.		Navires cotiers. avec chargement.		Navires cotiers. sur lest et avec passagers.		Total.
Voile.	Vapeur.	Voile.	Vapeur.	Voile.	Vapeur.	
Tonnes.		Tonnes.				Tonnes.
30.690	3.584.972	70.010	753.147	45.053	504.935	4.988.807
Tonnage des vapeurs ayant opéré leur chargement dans d'autres ports anglais et, finalement, partant de Southampton pour leur voyage à l'étranger						353.492
Tonnage de yachts						12.992
					Total. . .	5.385.291

Ce nombre se répartit en 158,745 tonnes pour les voiliers et 5,196,546 tonnes pour les vapeurs.

Le tonnage d'entrée de 1901 se montait à 146,119 tonnes pour la voile et à 4,725,757 tonnes pour la vapeur, soit à un total de 4,871,876 tonnes.

On peut donc constater une augmentation de 12,626 tonnes pour les voiliers et de 470,789 tonnes pour les vapeurs, soit de 483,415 tonnes pour l'ensemble.

Tonnage net de sortie.

Navires ayant embarqué des marchandises et navires n'ayant pas embarqué de marchandises.		Avec chargements.		Sur lest et transportant des passagers.		Total.
Voile.	Vapeur.	Voile.	Vapeur.	Voile.	Vapeur.	
Tonnes.		Tonnes.				Tonnes.
23.364	2.866.869	73.422	453.195	43.849	991.068	4.451.767
Navires venant de ports étrangers et dont une partie de la cargaison est destinée à un autre port anglais, mais partant de Southampton pour les ports étrangers . . .						866.924
Tonnage de yachts						12.992
					Total. . .	5.331.683

Le tonnage de sortie pour la voile se monte à 153,627 tonnes, pour la vapeur à 5,178,056 tonnes.

Pour l'année 1901, les tonnages de sortie ont été respectivement de 141,837 tonnes et de 4,678,284 tonnes.

L'augmentation pour les voiliers se monte donc à 11,790 tonnes, et pour les vapeurs à 499,772 tonnes, soit à 511,562 tonnes en totalité.

Droits de port.

Ces droits doivent être payés au Harbour-Board par tous les navires entrant au port ou en sortant.

Droits de port proprement dits.

La base de la perception est la tonne de jauge. Le droit est perçu à raison d'un penny (0 fr. 10) par tonne de jauge nette (net register tonnage). La perception, en ce qui concerne les navires français, est effectuée d'après le tonnage net indiqué par le rôle d'équipage français.

Les navires transportant du charbon, les caboteurs et ceux n'effectuant que de courtes traversées ont la faculté d'opérer un seul versement annuel à raison de 1 shilling (1 fr. 25) par tonne.

Un droit supplémentaire de 1 penny par tonne est perçu pour les navires mouillés en rade (river dues mooring), accostés au quai (town quay dues) ou à la jetée (royal pier dues).

La profondeur au town quay est de 33 pieds (9 m 90) aux hautes marées de printemps et de 29 pieds (8 m 70) aux hautes marées d'automne, de 20 pieds (6 mètres) aux marées basses de printemps.

Les navires en détresse ou venant simplement dans le but de

charbonner n'acquittent qu'un droit de 1 half-penny (0 fr. 05) par tonne.

Droits de balisage (boomage).

Les navires dont le tonnage est inférieur à 50 tonneaux sont soumis à une taxe de 1 s. 6 d. (1 fr. 85) ; ceux dont le tonnage est compris entre 50 tonnes et 100 tonnes à une taxe de 2 s. 6 d. (3 fr. 10) ; ceux dont le tonnage est supérieur à 100 tonnes à une taxe de 5 shillings (6 fr. 25).

Droits de phares (harbour light dues).

Les navires dont le tonnage est inférieur à 100 tonnes sont exemptés de ces droits ; de 100 à 500 tonnes, les droits sont de 1 s. ; de 500 à 1,000 tonnes de 2 s. ; de 1,000 à 2,000 tonnes de 3 s. ; au-dessus de 2,000 tonnes de 5 s.

Droits de docks (L. et S. W. R. C°).

Les droits de port pour les navires entrant dans les docks dépendant de la « London and South Western Railway Company) sont de 1 d. à 9 d. par tonne. La fixation de cette taxe est basée sur la provenance et la destination du navire. On tient compte également du temps de séjour et de la nature du chargement.

Droits de pilotage.

Le tableau suivant fournit l'indication des droits de pilotage à acquitter. Ces droits varient avec le tirant du navire et avec les points d'embarquement à bord et de débarquement du pilote.

A partir d'une ligne droite tirée de Lepe-Buoy à Lee-Point, jusqu'à Southampton, Hamble, Bursledon :

Tirant d'eau : 17 pieds et au-dessous, 1 s. 6 d. par pied ;
— 17 à 20 pieds, 2 s. 6 d. par pied ;
— au-dessus de 20 pieds, 3 s. 6 d. par pied.

A partir d'une ligne droite tirée de Lepe-Buoy à Lee-Point, jusqu'à Eling, Redbridge, Northam ou Chapel, 1 s. par pied en plus. Si un navire, à son entrée, n'est pas accosté par le pilote avant de se trouver dans l'alignement E. N. E. de Calshot-Castle, il ne paie qu'un tiers des droits.

De Southampton à la mer, les droits sont les suivants :

Tirant d'eau : 17 pieds et au-dessous, 6 s. par pied ;
— 17 à 20 pieds, 7 s. par pied ;
— au-dessus de 20 pieds, 9 s. par pied.

Un déplacement dans les eaux de Southampton, de Southampton à Redbridge, Eling, Northam ou Chapel, et *vice-versa*, occasionne la perception de 1 s. par pied, de Southampton à Hamble, Bursledon, Lepe ou Beaulieu et *vice versa*, celle de 1 s. 6 d. par pied. Le calcul se fait proportionnellement pour toute distance intermédiaire.

Les droits ci-dessus subissent une réduction d'un quart pour les vapeurs et pour les voiliers remorqués.

Les pilotes conservés à bord, le navire étant à l'ancre, perçoivent 7 s. 6 d. par jour.

Navigation française.

(Tonnes.)

Navigation.	Vapeurs. Entrées. Nombre.	Vapeurs. Entrées. Jauge nette.	Vapeurs. Sorties. Nombre.	Vapeurs. Sorties. Jauge nette.	Voiliers. Entrées. Nombre.	Voiliers. Entrées. Jauge nette.	Voiliers. Sorties. Nombre.	Voiliers. Sorties. Jauge nette.	Nombre total — Voile et vapeur.
Tous pavillons . .	»	5.193.962	»	5.175.472	»	156.301	»	151.103	3.459 (La douane ne publie pas le détail de ce nombre.)
Pavillon français .	8	2.584	8	2.584	42	2.444	43	2.524	51
Totaux . .	8	5.196.546	8	5.178.056	42	158.745	43	153.627	3.510

Comme on peut le voir par ce tableau, la navigation française est ici représentée surtout par de petits voiliers (de 35 à 90 tonnes). Ils apportent des pommes de terre, des oignons, du phosphate, des ardoises. Ils trouvent dificilement du fret de retour; encore ne consiste-t-il qu'en bitume ou en vieille ferraille, transport peu rémunérateur.

Le total des sorties est de 50 navires français représentant un tonnage de 19,269 tonnes. (Le tonnage relativement élevé de 1901 est dû à la visite de *La Lorraine* C. G. T. (11,869 tonnes), au mois de mars. *La Lorraine* n'effectua d'ailleurs aucune opération commerciales.)

Déduction faite de *La Lorraine*, le tonnage de 1901 était de 7,400 tonnes.

La diminution du tonnage de 1902, doit être attribuée à ce fait qu'un vapeur de 323 tonnes, le *Carly*, qui, en 1901, fait quinze fois escale à Southampton dans ses voyages de Boulogne à Cardiff, a modifié ses itinéraires et n'a touché que huit fois à Southampton dans le courant de 1902.

Le trafic entre Southampton et la France est en quelque sorte monopolisé par la puissante Compagnie « London and South Western Railway » dont le réseau de chemin de fer dirige rapidement sur Londres ou la province les marchandises apportées ici par ses lignes régulières de vapeurs desservant Le Havre, Cherbourg et Saint-Malo.

FAUSTIN D'AUTREMONT,
Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 12 NOVEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 275

ALLEMAGNE

Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.		Prix.
254.	— **Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : Mouvement commercial et maritime du port de Bombay pour l'année fiscale se terminant au 31 mars 1902. — Part de la France dans ce mouvement	» 30
255.	— **Maroc** : Mouvement commercial du Maroc pour 1901. — Importation. — Exportation	» 20
256.	— **Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares	» 30
257.	— **Turquie d'Asie :** Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	— **Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	— **Chili :** Commerce du Chili en 1901	» 20
260.	— **Turquie d'Asie :** Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902	» 20
261.	— **Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902	» 20
262.	— **Etats-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'État de Washington	» 20
263.	— **Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg	» 20
264.	— **États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30
265.	— **Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10
266.	— **Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902	» 20
267.	— **Chine :** Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	— **Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902	» 10
269.	— **Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902	» 20
270.	— **Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'exercice 1901-1902	» 20
271.	— **Angleterre :** Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902	» 20
272.	— **Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France	» 20
273.	— **Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial)	» 20
274.	— **Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902	» 20

ALLEMAGNE

Commerce et navigation, en 1902, de Brême et des autres ports de la circonscription.

I. — BRÊME.

Brême, le 4 septembre 1903... Bien que la vie économique en Allemagne n'ait pas, en 1902, pu se relever d'une façon sensible de la crise qu'elle a traversée pendant les deux années précédentes, la place de Brême n'a pas eu, en ce qui la concerne, trop à se plaindre de la marche des affaires, ainsi que l'indiquent les chiffres globaux de son commerce par mer, par terre et par rivière :

	Importation totale.		*Exportation totale.*	
	Quintaux mét.	Francs.	Quintaux mét.	Francs.
1901. . . .	40.462.473	1.333.726.117	29.750.418	1.255.935.311
1902. . . .	42.017.470	1.353.698.890	30.799.400	1.290.000.565

Ce mouvement se subdivise comme suit :

Importations.

	1901.		1902.	
	Quintaux mét.	Francs.	Quintaux mét.	Francs.
Par mer . .	24.477.554	963.754.292	24.851.579	969.020.329
Par terre. .	12.348.520	342.631.006	13.482.887	360.192.720
Par rivière.	3.636.399	27.340.879	3.683.004	24.485.841

Exportations.

	1901.		1902.	
	Quintaux mét.	Francs.	Quintaux mét.	Francs.
'ar mer . .	14.878.046	531.608.635	16.009.687	576.665.182
'aa terre. .	12.256.629	683.617.772	12.403.224	676.146.432
ar rivière.	2.614.743	40.708.904	2.386.489	37.202.700

En ce qui concerne en particulier le mouvement maritime, il e résume ainsi :

	Navires entrés.		*Navires sortis.*	
)01.	4.024 navires	2.717.633 t. de reg.	4.136 navires	2.728.640 t. de reg.
)02.	4.197 —	2.984.410 —	4.502 —	3.004.690 —

Dans ces nombres, sont compris, à l'entrée, 2,388 vapeurs jaugeant 2,616,320 t. de reg. et à la sortie 2,379 vapeurs jaugeant 2,608,370 t. de reg.

De même que dans mes précédents rapports, je ferai ressortir que le tonnage total de 3 millions, en chiffres ronds, qu'accuse à l'entrée la statistique brémoise, se répartit entre divers ports du Weser, en tant que le mouvement a lieu « pour compte brêmois ». Cette répartition s'est opérée dans les proportions suivantes (les détails ne se réfèrent qu'aux entrées, l'administration ne publiant pas les chiffres correspondants de la sortie).

Arrivages dans les ports du Weser pour compte brémois.

Territoire brémois :				
Brême	2.140	933.298	2 273	1.101.279
Vegesack	41	5.324	31	4.272
Bremerhaven	1.534	1.450.740	1.577	1.443.790
Total. . .	3.715	2.389.362	3.881	2.549.341
Territoire prussien ou oldenbourgeois :				
Geestemünde	162	183.213	162	236.554
Brake.	97	110.844	101	162.622
Nordenham	47	33.342	48	34.775
Autres ports du Weser.	3	872	5	1.118
Total général. . .	4.024	2.717.633	4.197	2.984.410

Calculés en pour cent, les arrivages à Brême-Ville, qui peut aujourd'hui recevoir des navires calant jusqu'à 5 m. 1/2, représentent pour les navires 54,14 0/0 du mouvement et pour le tonnage 36,90 0/0. Bremerhaven, grâce aux vapeurs du Norddeutscher Lloyd (qui ne peuvent remonter jusqu'à Brême ou dont les moins grands n'y viennent que tout à fait exceptionnellement) continue, avec 48,38 0/0 du tonnage, à réclamer la part la plus forte dans le mouvement du fleuve. Toutefois, le moment n'est plus éloigné où il n'en sera plus ainsi, et il est permis d'admettre qu'avec l'inauguration du bassin II, du port de Brême-Ville, prévue pour la fin de l'année 1905 (1), la navigation de Brême-Ville dépassera, en tonnage aussi bien qu'en unités de navires, celle de Bremerhaven. Pour s'en convaincre il suffit de jeter un coup d'œil sur l'augmentation rapide des arrivages à Brême-Ville au fur et à mesure qu'avançaient les travaux de correction et de creusement du Weser, exécutés, on le sait, sous la direction de M. Franzius, dont la mort récente survenue au mois de juin dernier, a été pour l'État brémois une perte des plus sensibles.

(1) On avait d'abord espéré être prêt en 1904, mais ces jours derniers le Sénat a fait connaître qu'il faudrait reculer d'un an l'époque de la mise en exploitation du nouveau bassin.

Sont arrivés à Brême-Ville.

En 1880	993	navires jaugeant		62.208	t. de reg.
— 1890	1.137	—	—	173.404	—
— 1895	1.731	—	—	651.976	—
— 1900	2.108	—	—	895.809	—
— 1901	2.140	—	—	933.298	—
— 1902	2.273	—	—	1.101.289	—

C'est là un succès plus complet et une progression plus rapide que les prévisions les plus optimistes n'osaient les escompter lors de l'inauguration des travaux, au moment où le Weser n'accusait à Brême qu'une profondeur de 2 m. 1/2 ; en effet, Brême-Ville reçoit aujoud'hui à elle seule plus de marchandises arrivant par mer que tous les ports réunis du Weser il y a 20 ans.

Des 4197 navires jaugeant 2,984,410 t. de reg. entrés en 1902, 2,183 jaugeant 1,752,045 t. étaient immatriculés dans l'État de Brême et 1,116 jaugeant 384,926 dans d'autres ports allemands ; viennent ensuite.

Le pavillon anglais. . . .	446	navires jaugeant		623.181	t. de reg.
— norvégien .	94	—	—	48.438	—
— danois. . .	34	—	—	36.094	—
— hollandais .	161	—	—	31.436	—
— suédois . .	101	—	—	27.842	—
— espagnol. .	10	—	—	21.318	—
— russe . . .	26	—	—	15.535	—
— italien. . .	7	—	—	15.517	—
— français . .	12	—	—	15.241	—
— grec. . . .	4	—	—	6.454	—
— autrichien .	3	—	—	6.084	—

La flotte marchande brémoise comprend actuellement 613 navires jaugeant net 646,914 t. contre 600 navires jaugeant 634,726 en 1901. Elle est composée principalement des navires appartenant aux compagnies suivantes :

	Navires.	Jauge brut.	Jauge n.
	—	—	—
Norddeutscher Lloyd, fondée en 1857	115 (1)	497.344	297.390
Hansa, fondée en 1881. . . .	42	151.967	97.817
Neptune, fondée en 1873 . .	49	31.364	18.797
Argo, fondée en 1896	27	42.238	26.785
Triton, fondée en 1898. . . .	5	8.488	6.269
Compagnie Rickmers, fondée en 1839, remaniée en 1889.	16 vap. et voil.	28.925	23.605
Visurgis, fondée en 1896 .	10 voil.	21.845	19.680

(1) En outre 46 vapeurs employés en Extrême-Orient.

Les résultats obtenus par chacune de ces compagnies peuvent se résumer ainsi :

Norddeutscher Lloyd. — Cette Compagnie entretient des relations entre Brême d'une part et l'Amérique du Nord, du Centre et du Sud : de l'autre l'Extrême-Orient et l'Australie : en outre entre Gênes, Naples et New-York ; une navigation cotière étendue dans les mers indo-chinoises et une navigation fluviale sur le Yantse-Kiang; enfin elle dessert les bains de mer allemands de la mer du Nord. Son capital-actions est de 125 millions de francs, ses obligations sont de 62,275,000 fr. Le dividende distribué a été en 1898 de 7 0/0, en 1899 de 7 1/2 0/0, en 1900 de 8 0/0, en 1901 de 6 0/0, en 1902 de 0. Ce dernier résultat défavorale est dû à la baisse des frets plutôt qu'à la légère diminution des quantités de marchandises transportées. L'augmentation du nombre de passagers n'a pu, par contre, compenser les pertes subies. Pour la présente année la marche des affaires semble meilleure. Un communiqué de la Compagnie paru ces jours-ci fait, en effet, connaître que pendant les 6 premiers mois de 1903 l'excès d'exploitation est de près de 5 millions de francs plus fort que pendant la période correspondante de 1902.

Le tableau suivant indique le nombre de passagers et la quantité de marchandises transportées par le Lloyd :

	Personnes transportées.			Marchandises transportées.
	A l'aller.	Au retour.	Totaux.	Mètres cubes.
1898 . . .	104.333	57.630	161.935	1.983.482
1899 . . .	137.710	59.516	197.226	2.308.404
1900 . . .	175.207	78.018	253.226	2.707.218
1901 . . .	201.217	104.813	305.530	3.419.710
1902 . . .	218.100	116.872	334.972	3.172.098

Dans le courant de l'année 1902, le Lloyd a mis en service les bateaux suivants :

Vapeur *Schleswig*, construit par le Vulcain, Stettin. Service sud-américain ;

Vapeur *Erlangen*, construit par le Vulcain brémois, Vegesack. Même service ;

Vapeur *Zieten*, construit par Schichau, à Danzig. Service subventionné Extrême-Orient ;

Vapeur *Borneo*, construit par H. Koch, à Lübeck. Service cotier indo-chinois ;

Voilier *Herzogin-Cecilie*, construit par Rickmers, Geestemünde. Deuxième navire-école de cadets (pour la formation des futurs officiers de la compagnie) ;

Remorqueur *Mars*, construit par Seebeck, à Geestemünde.

En outre 6 chalands.

Le vapeur à grande vitesse *Kaiser-Wilhelm-II* dont les dimensions dépassent celles des autres grands vapeurs du Lloyd, a été

livré fin mars 1903. Il a déjà effectué plusieurs voyages entre Bremerhaven et New-York. Au voyage de retour accompli ces jours derniers, il a réalisé la plus grande vitesse qu'il ait eu à enregistrer jusqu'à présent : 22,58 nœuds à l'heure, allure encore inférieure cependant aux 23,53 nœuds obtenus par le *Kronprinz-Wilhelm*, de la même compagnie. Sont encore en construction ou seront livrés dans le courant de l'année :

Au Vulcain, de Stettin, les vapeurs *Eitel-Friedrich* et *Gneisenau* ;

Chez Tecklenborg, à Geestemünde, les vapeurs *Roon* et *Scharnhorst* ;

Chez Schichau, à Danzig, le vapeur *Seydlitz* ;

Au chantier Weser, à Brême, le vapeur *Prinz-Sigismund* et 2 allèges à vapeur ;

Chez Seebeck, à Geestemünde, le vapeur *Prinz-Waldemar*.

Il n'est pas question d'augmenter actuellement le nombre des vapeurs à grande vitesse dont le Lloyd possède aujourd'hui sept types : le *Kaiser-Wilhelm-II*, le *Kronprinz-Wilhelm*, le *Kaiser-Wilhelm-der-Grosse*, la *Kaiserin-Maria-Theresia*, la *Lahn*, le *Hohenzollern*, la *Trave*. Les trois premiers sont en service sur la ligne de Bremerhaven à New-York, la *Kaiserin-Maria-Theresia* a été affrétée à une entreprise de plaisance américaine. En 1904, ce vapeur fera des excursions d'agrément pour le compte du Lloyd. Les trois vapeurs *Lahn*, *Hohenzollern* et *Trave* circulent entre Gênes et New-York.

Compagnie Hansa. — Cette Société, la plus importante entreprise de navigation allemande après la Hamburg-Amerika Linie et le Norddeutscher Lloyd, dispose d'un capital de 18,750,000 fr. et a contracté des emprunts pour 8,387,500 fr. Elle a encore pu distribuer en 1902 6 0/0 de dividende, contre 8 0/0 en 1901 et 14 0/0 pour chacune des années antérieures. Elle entretient des relations entre l'Allemagne (Hambourg et Brême) et les Indes, l'Argentine, le Portugal ; entre l'Amérique, l'Afrique du Sud, l'Inde, etc.

Le Neptune assure le trafic entre Brême et Rotterdam-Amsterdam, Lisbonne-Oporto, Copenhague, Danzig, Kœnigsberg, Riga, Stockholm, Bergen ; également entre Leer-Emden et les ports de la Raltique, entre Cologne et les ports susnommés. Son capital est de 4,375,000 fr. et ses obligations de 3,606,250 fr. Il a transporté en 1902, 711,000 tonnes de marchandises et a pu distribuer 5 0/0 de dividende à ses actionnaires (7 0/0 en 1901 ; 12 0/0 en 1900, 9 0/0 en 1899, 12 0/0 en 1898).

L'Argo, dont les vapeurs circulent entre Brême, l'Angleterre, la Russie, la Finlande, la Hollande, la Belgique, l'Italie, l'Espagne, les Etats-Unis, avait pendant un temps fait escale à Alger ; actuellement cette compagnie touche au Havre en se rendant en Italie. Elle travaille à l'aide d'un capital-actions de 8,750,000 francs et d'un capital-emprunts de 2,500,000 fr. Elle n'a pu donner aucun dividende pour 1902. Précédemment, elle avait

distribué pour 1901 3 0/0, pour 1900 8 0/0, pour 1899 6 0/0, pour 1898 également 6 0/0.

La Compagnie Triton n'a pas de lignes régulières, elle a des « tramps » qui circulent surtout entre la mer du Nord et la Baltique. Son capital-actions n'est d'ailleurs que de 2,250,000 fr. Elle n'a pas contracté d'emprunt. Malgré la baisse des frets elle a pu accorder un dividende de 5 0/0, comme en 1901. Pendant les années 1898, 1899 et 1900, le dividende avait été de 3.3 et 4 0/0.

La compagnie connue sous le nom de « Rickmers-Reismühlen, Rhederei- und Schiffbau-Actiengesellschaft » (rizeries, armement et constructions navales) a été fondée en 1889, au capital de 16,250,000 fr., par les fils de R. C. Rickmers, qui, originaire de Helgoland, vint vers 1830 s'établir comme simple charpentier sur les bords de la Geeste et put, dès 1839, ériger son premier chantier de construction. En 1856, cet homme remarquable élargit le champ de ses opérations en créant un nouveau grand chantier à Geestemünde, où il construisit des voiliers pour compte étranger et pour son propre compte. Ses navires furent principalement consacrés au transport des riz, ce qui l'amena, en 1872, à acquérir à Brême une rizerie qu'il ne tarda pas à agrandir considérablement. Aujourd'hui les rizeries Rickmers passent pour les plus importantes du monde entier. Il y a trois ans, la maison Rickmers a formé un syndicat avec les principales rizeries allemandes, sous l'appellation de « Reis- und Handelsgesellschaft ». Les actions de « Rickmers-Reismühlen Rhederei und Schiffbau » ne sont pas cotées à la Bourse. Elles se trouvent entre les mains de la famille Rickmers.

Il n'existe à Brême qu'une seule compagnie par actions, ayant exclusivement des voiliers. C'est la compagnie « Visurgis ». (La compagnie « Rickmers » possède des vapeurs et des voiliers au nombre de 16.) La « Visurgis » n'a pas de services fixes. Son capital-actions est de 2,437,500 fr. ; ses obligations s'élèvent à 593,750 fr. Les opérations de ses 10 navires ont permis de distribuer en 1902 un dividende de 4 0/0 (en 1901 8 0/0, en 1900 9 0/0, en 1899 8 0/0, en 1898 8 0/0).

Quant aux maisons d'armement particulières, la plus importante est celle de D. H. Wätjen und C°, qui possède une flotte de 18 navires, jaugeant net 25,219 tonnes de registre.

Constructions navales. — L'industrie des constructions navales est représentée sur le Weser par cinq chantiers : la compagnie « le Weser », à Brême ; le « Vulcain Brémois » à Vegesack ; « Tecklenborg », « Seebeck » et « Rickmers », tous trois à Geestemünde. Tous ces chantiers, bien que les commandes n'aient pas afflué comme précédemment, ont été néanmoins entièrement occupés en 1902. Les quatre chantiers : « Weser », « Vulcain Brémois », « Tecklenborg » et « Seebeck » ont pu, dans le courant de l'année, augmenter ensemble de 4 millions et demi le chiffre de leur capital-actions, ce qui leur

a permis de répondre aux exigences les plus récentes des marines de guerre et de commerce. Ces chantiers ont livré, dans le courant de l'année, 34 navires de toute espèce, représentant une capacité de 43,030 tonnes de registre ; de plus, ils ont été chargés de nombreuses réparations et transformations. Restaient en construction à la fin de l'année : 26 navires à 65,330 tonnes de jauge. Le nombre des ouvriers occupés par ces quatre chantiers a été, en moyenne, de 7,400. Le chantier « Weser » a livré à la marine impériale le petit croiseur *Frauenlob*. Il lui en restait, en fin d'année, encore deux autres sur chantier.

En passant maintenant à l'examen du commerce brémois, je constaterai tout d'abord que le mouvement des marchandises n'a pas suivi une progression aussi rapide que celui de la navigation. En effet, le tonnage des navires arrivés en 1902 a été, on l'a vu plus haut, de 2,984,000 tonnes, alors qu'en 1899 il n'était encore que de 2,406,000 tonnes, soit une augmentation de 24 0/0 en quatre ans ; mais les quantités de marchandises importées par mer pendant la même période n'ont passé que de 2,381,000 tonnes (à 1,000 kilog.) à 2,485,000 tonnes, c'est-à-dire que l'augmentation réelle des importations n'a été que de 4.4 0/0. Les navires sont donc souvent arrivés avec des cales en partie vides. Les pays dont le commerce domine sur la place de Brême sont (à part l'Allemagne) : les États-Unis, l'Angleterre, l'Amérique du Sud, l'Extrême-Orient et l'Australie.

Le tableau suivant permet de se rendre compte rapidement de la situation pendant l'année 1902 :

Pays de provenance ou de destination.	Importations en millions de francs.	Exportations en millions de francs.
Empire d'Allemagne	431	724
Grande-Bretagne	64	86
Reste de l'Europe	117	244
Etats-Unis	492	115
Amérique Centrale	5	0.9
Amérique du Sud	91	24
Antilles	14	5
Afrique	12	2
Asie	89	45
Australie	31	18

Et les articles qui forment la base des transactions se présentent comme suit :

	Importations en 1902.	
	Tonnes de 1,000 kilog.	Millions de francs.
Céréales	548.499	75
Riz	252.623	41
Tabac	63.503	69
Coton	361.216	391
Laine	69.331	110
Pétrole	75.088	7
Café	18.200	18

Au sujet de ces marchandises, il y a lieu de faire les constatations ci-après :

Céréales. — A part le mois d'août, dont l'état pluvieux avait retardé la récolte, les oscillations de prix n'ont pas été très fortes. Le froment et le seigle étrangers, notamment le seigle russe et américain, ont été très demandés, les produits allemands ayant été rentrés dans un tel état d'humidité que leur mélange avec des grains étrangers s'était imposé.

Le maïs des États-Unis ayant fait presque entièrement défaut (11,592 tonnes contre 168,007 en 1901 et 249,235 en 1900), ce qui a contribué, soit dit en passant, à influencer défavorablement les résultats financiers du Norddeutscher Lloyd, dont j'ai parlé plus haut, il a fallu s'adresser à la République Argentine, à la Russie Méridionale, à la Turquie et à la Roumanie.

Riz. — L'importation du riz a été plus forte que les deux années précedentes. Les rizeries de Brême en ont employé 195,370 tonnes contre 133,255 en 1901. Grâce à l'établissement par le Lloyd d'une ligne directe sur Cuba, Brême a pu exporter des quantités notables de riz décortiqué. Toutefois, on se plaint ici du traitement de faveur dont les États-Unis jouissent à Cuba et qui est entr'autres désavantageux pour les produits des rizeries brêmoises.

Tabac. — Brême a reçu en 1902 :

Des États-Unis : 175,500 quintaux métriques de tabac brut.

Des Antilles et du Mexique : 53,639 quintaux métriques de tabac brut ;

De l'Amérique du Sud : 328,462 quintaux métriques dont 287,165 de tabacs du Brésil ;

Des Indes orientales et d'Australie : 69,940 quintaux métriques de tabacs du Brésil ;

De Turquie et d'autres pays d'Europe : 7,492 quintaux métriques de tabacs du Brésil.

En tout, 635,033 quintaux métriques valant 68,373,232 fr. Cette importation est la plus forte des cinq dernières années ; elle est due surtout à l'abondance de la récolte du Brésil qui s'est élevée à près de 600,000 balles, la plus considérable qu'on ait eu à enregistrer jusqu'à présent. Elle a eu pour effet de peser sur les anciens approvisionnements et de faire baisser les prix.

Les seedleaf, importés en petites quantités, ont trouvé facilement preneur ; les tabacs de Saint-Domingue et les Carmen n'ont pu réaliser que des prix très bas. La récolte de la Havane a été en général mauvaise, de sorte que les approvisionnements restant de la précédente récolte se sont vendus sans difficulté aux fabricants allemands et à des régies étrangères.

Le commerce brémois a, de nouveau, pris une part active aux soumissions en Hollande, en ce qui concerne les tabacs de Sumatra et de Java. Il a, eu outre, reçu directement plusieurs

milliers de balles de Sumatra, qui se sont vendues facilement. Pour le Kentucky et le Virginy, Brême rencontre la concurrence des trusts américains qui ont fait hausser les prix.

Coton. — Brême, on le sait, est, après Liverpool, la principale place de commerce européenne pour les cotons. Cette ville en a reçu, en 1902, 3,616,121 quintaux métriques; environ 1,700,000 balles valant 391,804,777 fr. Les prix ont varié sur la place de Brême entre 105 fr. 05 et 122 fr. 47 les 100 kilog. pour le Middling Upland et entre 75 fr. 31 et 91 fr. 56 pour le Good Oomrawuttee.

Dans le courant de l'année a été inauguré le nouvel édifice qui sert aujourd'hui de Bourse du coton et où se font les arbitrages. La Bourse du coton avait été fondée le 22 décembre 1872 dans le but de s'affranchir de la tutelle de Liverpool et du Havre; en 1886 avait eu lieu l'entente des tisseurs allemands et de la Bourse du coton de Brême, donnant ainsi à cette dernière un caractère national. Pour faire ressortir à quel point les efforts des négociants et des tisseurs ont été couronnés de succès, je rappellerai que l'importation, qui est aujourd'hui de 1,700,000 balles, n'atteignait pas en 1870, avant la création de la Bourse, le dixième de ce chiffre (exactement 157,689 balles).

Laine. — Importation : 683,313 quintaux métriques valant 110,944,310 fr. Dès le commencement de l'année, les prix ont eu, par suite des incessantes demandes de l'industrie obligée de s'approvisionner en matière première, une tendance à la hausse et ont graduellement passé de 394 fr. les 100 kilog. à 445 fr. 31. La moyenne des prix de l'année a été de 425 fr., dépassée, il est vrai, par celle de 1899 : 528 fr. 72.

Pétrole. — L'importation du pétrole à Brême perd de plus en plus d'importance depuis que la compagnie allemande-américaine trouve plus avantageux de pourvoir sa clientèle de l'intérieur par l'entremise de ses dépôts de l'Elbe et du Rhin. Les arrivages à Brême ont graduellement baissé de 941,623 quintaux métriques en 1898 à 750,881 en 1902.

Café. — Il a été importé à Brême, en 1902, 182,007 quintaux métriques de café, importation la plus forte des dernières années; mais le commerce se plaint d'avoir réalisé peu de bénéfices, les prix ayant eu toute l'année une tendance à la baisse. Le « Good Average Santos », coté 85 fr. les 100 kilog. en janvier, ne valait plus à la fin de l'année que 74 fr. 37.

Je mentionnerai encore que la proportion entre les marchandises faisant l'objet de transactions commerciales de la part des négociants de Brême et celles qui ne font que transiter par cette place tend lentement à augmenter en faveur de la première catégorie, comme le démontrent les chiffres suivants. Cette constatation cause tout naturellement une vive satisfaction aux négociants établis ici :

	Importation.		Exportation.	
	Commerce spécial brémois	Transit	Commerce spécial brêmois	Transit
	0/0 de la valeur.	0/0 de la valeur.	0/0 de la valeur.	0/0 de la valeur.
1895	44.62	55.38	39.10	60.90
1900	47.34	52.66	44.89	55.11
1901	47.54	52.46	44.29	55.71
1902	48.65	51.35	46.12	53.87

Industrie. — L'industrie brémoise a assurément ressenti le contrecoup de la crise à laquelle l'Allemagne a été en proie. Toutefois, par rapport à la situation générale du pays, l'industrie locale présente un tableau encore assez satisfaisant. On ne saurait, à vrai dire, parler, en ce qui concerne Brême, d'une stagnation des affaires industrielles ni de crises telles que les industries textiles et sidérurgiques allemandes en ont subies. La raison en est que les principales entreprises existant à Brême, telles que la fabrication des huiles comestibles, de farine et de riz poli, s'occupent d'articles qui, même en temps de dépression, trouvent preneur dans la grande masse de la population. De plus, comme place où la navigation maritime et la navigation fluviale se rencontrent, Brême jouit d'une situation d'autant plus privilégiée que son industrie est soutenue par de gros capitaux.

Travaux publics. — Dans le courant de l'année, les travaux de creusement du nouveau bassin (bassin II) et du port du nouveau chantier de la Compagnie « le Weser » ont été activement poussés; on a enlevé en tout 1,460,000 mètres cubes de terre; on a enfoncé, sur une longueur de 1,800 mètres, les pieux sur lesquels reposeront les murs du quai et l'on a commencé la construction des rues menant au bassin II, ainsi qu'au « Holzhafen ». Les dispositions sont prises de façon à ce que l'inauguration des agrandissements ait lieu pendant l'automne de l'année 1905.

Le Sénat et la Bourgeoisie ont voté une somme de 4,562,500 francs pour frais d'expropriation de terrains situés sur la rive gauche du Weser, où sera construit un canal de 7 kilomètres de longueur, destiné au service de la batellerie et le long duquel il sera possible d'établir de nombreuses fabriques. On a reconnu la nécessité de ce canal (qui, à ses deux bouts, rejoindra le fleuve en contournant la Neustadt), même pour le cas où le Mittellandkanal ne serait pas construit et par conséquent où l'on renoncerait à la canalisation du Weser. Les frais totaux de l'entreprise, dont l'exécution aura lieu dans le courant des prochaines années, sont estimées à 19,562,500 fr.

Travaux de correction du Weser. — On connaît les sacrifices considérables (jusqu'à présent environ 55 millions de

francs) que l'Etat de Brême s'est imposé pour améliorer ses communications avec la mer et qui ont eu, comme je l'ai indiqué plus haut, pour résultat de porter de 2 mètres 1/2 à 5 mètres 1/2 la profondeur de la rivière ainsi que de faire passer en vingt ans le tonnage des navires entrant au port de Brême-Ville de 62,000 à 1 million de tonnes. Dans le courant de 1902, en ce qui concerne le Weser extérieur, il n'a pas été exécuté de grands travaux. On s'est borné à maintenir l'accès aux forts Langlütjen I et II et à entretenir les passes existantes. Au mois de novembre il a été constaté par les sondages que le chenal de Dwasgatt possédait une profondeur d'au moins 8 mètres au-dessous de la marée basse. Des dragages énergiques ont permis également d'établir une passe, encore assez étroite, de 8 mètres sur le parcours s'étendant de Imsum à Wremen. Sur le Bas-Weser (la partie du fleuve comprise entre Bremerhaven et Brême), on a continué à travailler à l'établissement du chenal près de Dedesdorf. En amont de cette localité les travaux se sont bornés à entretenir par des dragages la profondeur de 5 mètres 1/2 déjà obtenue.

Balisage. — L'ancien bateau-feu en bois, le *Bremen* a été remplacé en janvier 1902 par un bateau neuf en fer, auquel a été donné le même nom et qui a été pourvu d'une sirène à vapeur système Pieters. Le bateau-feu *Weser* stationné entre l'embouchure du Weser et la baie de la Jade a reçu, à titre d'essai, un appareil de télégraphie sans fil. Le parcours du Weser entre Nordenham et Dedesdorf a été marqué par de nouvelles balises, avec éclairage provisoire. Deux nouvelles lanternes à feu blanc ont été placées sur le banc de sable de Blexen. Le câble à lumière électrique existant entre l'île de Wangeroog et le phare de Rothensand a été remplacé par un nouveau câble plus puissant.

Navigation sur le Weser supérieur (en amont de Brême). — Les chiffres fournis au commencement de ce travail ont déjà fait connaître que le mouvement de batellerie en amont de Brême a laissé à désirer en 1902. Le peu de profondeur du fleuve, qui a certains moments de l'année est inférieure à un mètre, constituera le principal empêchement au développement du trafic sur le Haut-Weser, tant que la canalisation, laquelle dépend, on le sait, de l'exécution du Mittellandkanal, remise d'année en année, n'aura pas pu être effectuée (1). Le 19 novembre un froid intense vint d'ailleurs mettre prématurément fin à la navigation. C'est surtout le trafic en amont qui a eu à souffrir ; le mouvement en aval sur Brême, bien qu'il subit de fortes diminutions de transport de sucre, pour lequel le chemin de fer

(1) Ces jours derniers ont paru dans les journaux des notes annonçant que le prochain Langtag prussien sera de nouveau saisi du projet de loi sur le grand canal du Centre.

avait accordé des réductions, accuse par contre une certaine augmentation en ce qui concerne les transports de sels, de verrerie et de briques.

Relations avec la France.

Brême a reçu directement de France en 1902 (l'importation indirecte par Hambourg, Cologne, Francfort, etc., notamment en tissus, articles de modes, parfumerie, etc., échappe à tout contrôle ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de l'exposer dans mon rapport 1901):

85,412 quintaux métriques de marchandises valant 4,848,712 francs contre 82,967 quintaux métriques de marchandises valant 4,239,621 fr. en 1901.

A première vue, il y aurait donc progrès, mais en examinant les chiffres de plus près on ne tarde pas à constater que l'augmentation est presque exclusivement due à une plus forte importation de café (15,203 quintaux métriques valant 1,490,125 fr. en 1902 contre 1,566 quintaux métriques valant 149,335 fr. en 1901, c'est-à-dire que sur ce seul article la différence est d'environ un million de francs).

Si l'on retranche ces grands arrivages de café comme importation toute fortuite et accidentelle, on trouvera que nous sommes malheureusement en baisse pour la plupart de nos envois dont voici les plus importants:

A. Importations par mer.

Articles.	Quantités.		Valeur en francs.	
	1901.	1902.	1901.	1902.
Vins (hectolitres) . .	24.389	23.808	1.338.635	1.324.910
Champagne (bouteilles	22.355	16.371	151.060	117.946
Spiritueux (litres) . .	102.099	91.822	326.959	257.501
Pruneaux (kilog.). . .	81.751	12.278	52.145	15.437
Autres fruits séchés (kilog.).	158.212	201.242	79.362	132.195
Café (kilog.)	156.594	1.520.259	149.335	1.490.125
Tourteaux (kilog) . .	3.412.168	2.507.584	575.519	379.120
Extraits pour teinture (kilog.).	545.270	572.096	190.884	171.629
Huiles (kilog.) . . .	34.650	24.777	50.842	39.835
Laine brute (kilog.).	120.300	21.002	225.862	54.460
Gomme (kilog.). . .	10.873	6.500	56.268	28.287

B. Importations par terre.

	1901.	1902.	1901.	1902.
	—	—	—	—
Poisson frais (kilog.).	4.791	6.113	35.743	43.895
Vins (litres).	2.087	7.100	5.645	16.009
Champagne (bouteilles)	19.876	14.079	151.036	121.279
Laine brute (kilog.).	20.261	21.677	37.351	51.010
Soieries et mi-soieries (kilog.). . . .	535	1.472	22.443	62.323
Lainages et mi-lainages (kilog.). . .	1.796	1.452	45.412	33.564
Tableaux et objets d'art (kilog.) . . .	1.026	821	6.566	9.082
Ardoises (kilog.). . .	204.867	663.320	19.116	64.306

Nos importations de vins sont donc restées à peu près stationnaires, mais nos envois de champagne et de spiritueux fléchissent sensiblement, conséquence inévitable du relèvement des droits. Il est à déplorer aussi que nos expéditions de pruneaux soient en baisse constante, par suite de la victorieuse concurrence américaine. A signaler encore la forte diminution des arrivages de tourteaux français, alors que les États-Unis, les États de la Plata et les Indes anglaises augmentent fortement leurs envois. La disparition complète même de certains articles tels que les noix oléagineuses dont Brême recevait encore de France en 1901 352,771 kilog. valant 92,602 fr. est aussi fâcheuse. En fait d'augmentations, je ne trouve guère à relever que celles qui s'appliquent aux fruits séchés (autres que les pruneaux), aux soieries et aux ardoises.

J'ai dit que nos importations de vins étaient restées à peu près stationnaires, en réalité elle sont légèrement en recul, sauf en ce qui concerne les vins algériens, situation d'autant plus regrettable que les envois de l'Espagne et de l'Italie sont en progrès comme quantité sinon comme valeur.

Voici d'ailleurs les principaux chiffres de comparaison :

Importation de vins à Brême en 1901 et 1902.

Vins étrangers.	1901.		1902.	
—	—		—	
Provenance.	Litres.	Francs.	Litres.	Francs.
France.	2.441.067	1.344.280	2.387.971	1.340.919
Algérie	419.628	141.345	593.036	180.550
Espagne.	1.361.790	524.487	1.417.669	497.212
Portugal.	616.417	348.609	433.656	386.894
Italie	205.948	136.690	235.814	150.814
Autriche-Hongrie .	26.704	46.689	18.398	29.757
Grèce	25.266	10.746	89.728	28.005
Turquie d'Asie . .	1.492.687	475.677	1.219.166	393.810
Madère	91.269	93.288	251.008	295.132
Etats-Unis	346.490	177.480	124.783	60.952
Chili.	116.800	50.375	95.486	43.462
Prusse.	32.987	60.331	26.866	48.534
Hambourg. . . .	141.374	309.464	90.236	82.835
Grande-Bretagne .	85.413	52.051	31.891	42.385

La quantité totale des vins étrangers importés, en 1902, à Brême se monte à 7,028,089 litres valant 3,589,706 fr. contre 7,444,914 litres valant 3,863,025 fr. en 1901. En même temps Brême recevait 1,771,804 litres de vins allemands valant 1,510,444 fr. Quant aux vins mousseux, sur 92,702 bouteilles valant 499,625 fr. importées 30,450 bouteilles seulement, valant 238,975 fr. venaient de France. La Prusse avec 34,000 bouteilles, la Hesse avec 10,800 bouteilles, le Luxembourg avec 4,800 bouteilles, l'Alsace-Lorraine avec 3,700 bouteilles, Hambourg avec 5,700 bouteilles, etc., se partageaient le reste.

La valeur totale des envois faits, en 1902, par Brême à la France se monte à la somme de 2,338,041 fr., chiffre presque identique à celui de 1901 : 2,290,187 fr. Les 2/3 de cette exportation sont constitués par des envois de tabac (notamment du Brésil), 1,285,018 kilog. valant 1,601,359 fr. ; pour les 6 à 700 mille restants, Brême nous a fourni de l'huile de palme pour 72,000 fr., du coton pour 245,000 fr., du rotin pour 40,000 fr., des drogueries pour 52,000 fr., de l'indigo pour 27,000 fr., des tableaux et objets d'art pour 25,000 fr., etc. Les envois ont pour la plupart pris la voie de mer (1,823,036 fr. voie de mer, 515,005 fr. voie de terre). Les tabacs, notamment, ont, en majeure partie, été acheminés sur la France par mer, *via* Hambourg, où ils ont trouvé les bateaux de la ligne française qui entretient un service hebdomadaire entre Bordeaux, le Havre et Hambourg.

Quant à nos colonies, l'Algérie figure à l'importation pour une valeur totale de 625,075 fr. contre 811,535 en 1901. Les trois principaux articles qu'elle envoie à Brême sont :

Les vins : 1902, 180,550 fr. ; 1901, 141,345 fr.

Les phosphates : 1902, 168,272 fr. ; 1901, 333,750 fr.

Le liège : 1902, 217,127 fr. ; 1901, 307,540 fr.

La baisse pour les phosphates et le liège est sensible, seuls les vins marquent un léger progrès.

Je continue à regretter que notre colonie africaine n'ait pas pu, jusqu'à présent, prendre part au nouveau commerce d'agrumes établi, l'année dernière, à Brême sur une assez vaste échelle pour que, par rapport à 1901, l'importation d'oranges et de citrons ait pu passer de 878,827 kilog. à 2,030,046. La presque totalité des envois avait été fournie par Hambourg en 1901, tandis qu'en 1902, Hambourg ne paraît plus que pour 451,665 kilog., laissant la première place à l'Espagne avec 943,364 kilog. et à l'Italie avec 468,029 kilog. Ces importations directes des pays d'origine ont fait pendant la présente année de notables progrès et tout présage un avenir satisfaisant à l'entreprise inaugurée par la « Fruchthandelsgesellschaft » de Brême (1).

(1) D'après le Bulletin mensuel du Bureau de Statistique Brémois, il est arrivé ici du 1er janvier au 1er septembre 1903 4,702,246 kilog. d'oranges et 308,071 kilog. de citrons.

Les demandes croissantes de riz par les rizeries brémoises ont valu à l'Indo-Chine française une sensible augmentation de ses envois. Brême a fait venir de notre colonie 24,158,842 kilog. de riz non poli contre 9,185,889 kilog. en 1901, année pendant laquelle elle avait cependant reçu, en outre, 3,769,614 kilog. de riz poli, alors que l'année dernière ce dernier produit disparait entièrement des tableaux de statistique. Je ne crois pas devoir taire que la qualité du riz indo-chinois n'a pas donné satisfaction. La Chambre de Commerce, dans son compte rendu, dit expressément : la qualité de toutes les espèces importées a été bonne, sauf celle du riz de Saïgon qui n'a peut-être jamais été plus mauvaise. Considérant que l'Indo-Chine occupe le troisième rang pour les envois de riz à Brême (l'Inde anglaise 134,649 tonnes, Siam 45,921 tonnes, Indo-Chine 24.158 tonnes), il serait désirable qu'elle ne perdît pas un débouché comme cette place-ci, offrant manifestement des perspectives de développement.

Les autres colonies françaises ne forment pas, dans la statistique brémoise, l'objet de mentions spéciales ; elles sont comprises dans les dénominations générales telles que : Côte ouest d'Afrique, Afrique orientale, etc., de sorte qu'il n'est pas possible de faire le départ entre nos produits et ceux des colonies des autres pays.

Quant aux envois de Brême à destination de nos colonies, ils sont insignifiants. L'Algérie reçoit pour 80,000 fr. d'articles divers (dont du tabac de Kentucky pour 27,000 fr.) et l'Indo-Chine pour 30,000 fr. (dont 25,000 fr. de coton américain).

II. — AUTRES PORTS DU WESER.

Les renseignements que j'ai eu l'honneur de fournir jusqu'ici concernent la navigation et le commerce faits pour compte brémois, tant à Brême et à Bremerhaven que dans les ports non brémois de Geestemünde, Nordenham et Brake. Il me paraît utile de les compléter en indiquant la situation dans laquelle se trouvent ces derniers, en dehors de leurs relations directes avec les maisons de Brême.

Geestemünde (Prusse). — Il est entré à Geestemünde, en 1902, 667 navires (dont 264 vapeurs), jaugeant 336,511 tonnes de registre. Il en est sorti 659 (dont 236 vapeurs), jaugeant 333,442 tonnes. (On a vu plus haut que 162 des navires arrivés, jaugeant 236,554 tonnes, avaient navigué pour compte brémois. A la sortie, que la statistique brémoise n'indique pas en détail, la proportion a dû être à peu près la même.) Par rapport à 1901, il y a une augmentation assez importante provenant d'une plus forte importation de riz et de la grande activité des pêcheries de Geestemünde. Cette place, j'ai déjà eu l'occasion de le signaler, occupe aujourd'hui le premier rang parmi les ports de pêche allemands. Il y a été vendu aux enchères, en 1902,

44,680,866 livres de poisson pour 6,406,656 fr. Pendant la même période, les ventes à la criée ont rapporté à Hambourg-Cuxhaven 5,295,996 fr., à Altona 3,019,066 fr., à Bremerhaven 1,094,010 fr. En outre, une autre entreprise de pêche du Weser, la compagnie « Nordsee », à Nordenham, a dirigé sur l'intérieur de l'Allemagne une quantité de poisson valant 1,534,861 fr. Les captures provenaient de la mer du Nord, du Skagerack et du Kattegat, des côtes d'Islande et, l'automne dernier, des côtes d'Espagne (baie de Cadix).

Geestemünde pratique également la pêche au hareng; la recette brute de cette pêche s'est élevée à 915,707 fr. Une compagnie voisine, domiciliée dans la circonscription et portant le nom de Compagnie de pêche au hareng de Vegesack, a, de son côté, vendu pour 1,062,500 fr. de hareng.

Les bateaux de pêche immatriculés à Geestemünde sont au nombre de 50, d'une capacité de 17,700 mètres cubes et ayant 533 hommes d'équipage. Ils se subdivisent en :

Vapeurs, 43 ; 17,195 mètres cubes ; 513 hommes.
Voiliers, 7 ; 505 — ; 20 —

Toute la flotte de pêche allemande comptait au 1er septembre 1902 :

Vapeurs	139	60.455 mètres cubes.	1.466 hommes.
Voiliers	404	47.521 —	2.478 —
Total des bateaux de pêche allemandes	543	107.986 mètres cubes.	3.944 hommes.

On voit la forte part qui revient à Geestemünde dans l'industrie de la pêche allemande et combien la pêche à vapeur y dépasse la pêche à voile.

Une autre branche d'activité de la population de Geestemünde consiste dans les constructions maritimes. J'ai donné plus haut le résumé des résultats obtenus, en 1902, par les chantiers du Weser. Quelques détails peuvent cependant trouver utilement place ici. Des cinq grands chantiers existant sur les bords du Weser et de la Geeste, petit affluent qui sépare Bremerhaven de Gerstemünde, quatre se trouvent dans la circonscription de la Chambre de Commerce de Geestemünde : ce sont les chantiers Tecklenborg, Seebeck, Rickmers et Vulcain-brémois à Grohn-Vegesack ; un seul, la Compagnie le Weser, est, on le sait, situé à Brême même. On note, par rapport à 1901, un recul sensible dans les commandes de nouveaux navires en 1902. Les frets restant toujours bas, et l'offre de navires dépassant encore sensiblement la demande, la situation ne s'est guère améliorée dans le courant de la présente année. Les chantiers ont toujours de l'occupation, mais c'est l'absence de commandes nouvelles en quantités et importance suffisantes qui les inquiète un peu :

En 1902, le chantier Tecklenborg :

1° A reçu, dans ses bassins de radoub, 110 navires de 39,977 tonnes de registre ;

2° A terminé	5 vapeurs	de 8.160 tonnes de reg. brutes	et de 4,600 chx.
—	1 voilier	5.080 —	—
	6 navires	13.240 tonnes de reg. brutes	et de 4.600 chx.
3° Avait en construction à la fin de l'année.	4 vapeurs	de 18.560 tonnes de reg. brutes	et de 14.380 chx.
—	1 voilier	de 3.060 —	—
	5 navires	de 21.620 tonnes de reg. brutes	et de 14.380 chx.

Le voilier de 5,080 tonnes que le chantier a livré, en 1902, à la maison Laeisz, de Hambourg, est actuellement le plus grand du monde entier. Il a reçu le nom de *Preussen*. Sa longueur est de 133m5, sa largeur de 16m4, son déplacement de 15,000 tonnes, son tirant d'eau de 8m23, sa capacité de charge de 8,000 tonnes (de 1,000 kilog.). Le pommeau de pavillon du grand mât est à 64 mètres au-dessus de la ligne de flottaison. En ce moment, le chantier vient, en outre, de terminer le plus grand vapeur de pêche construit jusqu'ici en Allemagne. Il a 140 pieds de long, 23 pieds 8 pouces de large et 13 pieds 4 pouces de profondeur. Sa machine fournit une force de 350 chevaux-vapeur. Il portera le nom de *Nordstern* (Etoile Polaire). La maison Tecklenborg a occupé, en 1902, jusqu'à 1,627 ouvriers par jour.

Le chantier Seebeck a la spécialité de la construction des bateaux de pêche qui lui sont demandés de divers côtés. Il lui est même venu des commandes d'Espagne. Il a fourni, en 1902, 17 bateaux de 5,500 tonnes de reg. brutes et il lui restait sur chantier, à la fin de l'année, 21 bateaux de 7,900 tonnes de reg. brutes.

Au chantier Rickmers, on a livré 2 vapeurs jaugeant ensemble 2,314 tonnes et un voilier de 3,242 tonnes. Celui-ci navigue aujourd'hui comme école des cadets du Norddeutscher Lloyd, qui possède deux vaisseaux-école de ce genre, à bord desquels il forme ses futurs officiers.

Le plus important des chantiers du Weser est le Vulcain Brémois qui emploie près de 3,000 ouvriers. Il a livré ou terminé, en 1902, 4 vapeurs et 3 voiliers jaugeant ensemble 15,000 tonnes, et, pour 1903, il lui restait en construction 11 vapeurs d'une jauge totale de 36,000 tonnes. Parmi les vapeurs achevés en 1902 se trouvait le *Poseidon*, vapeur d'exploration qui, depuis un an, se livre à des travaux océanographiques dans la Paltique et dans la mer du Nord. Il doit entreprendre ces jours-ci son deuxième voyage après s'être de nouveau équipé à Geestemünde.

Il aura à bord, pendant quelques jours, le comte de Rosadowsky, secrétaire d'Etat, et comptera parmi son état-major cinq biologues, chimistes et physiciens de l'Université de Kiel, un météorologue de l'Observatoire de Hambourg et un membre de la station biologique de Helgoland. Les résultats du premier voyage seraient des plus satisfaisants. Les études océanographiques attirent, on le voit, l'attention en Allemagne comme en France.

Nordenham (Oldenbourg).— Après quelques années de prospérité, dues à la présence des bateaux du «Norddeutscher Lloyd», pendant qu'on agrandissait les bassins de Bremerhaven, Nordenham est retombé à son ancien état de port secondaire. Autrefois port d'embarquement de bétail à destination de l'Angleterre, commerce qui a complètement cessé depuis une quinzaine d'années, par suite des mesures restrictives anglaises, Nordenham n'a plus guère eu qu'un article de commerce important, le pétrole, grâce à l'entrepôt entretenu par la « Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft » et une industrie celle de la pêche maritime, pratiquée avec un succès grandissant par la Compagnie « Nordsee ». Le port de commerce a reçu en 1902 : 159 navires jaugeant 100,277 t. de reg. contre 131 navires jaugeant 62,468 t. de reg. en 1901 et le port de pêche : 668 vapeurs de pêche jaugeant 29,372 t. de reg. contre 596 vapeurs de pêche jaugeant 23,287 t. de reg. en 1901.

Des 159 navires de haute mer jaugeant 100,227 t. de reg. arrivés en 1902, 34 jaugeant 34,577 tonnes naviguaient pour compte brémois.

Depuis 1902, toutefois, cette place a vu s'ouvrir pour elle de nouveaux horizons grâce à la création de l'usine des câbles sous-marins, dite : « Norddeutsche Seekabelwerke », qui fabrique et pose les câbles pour le compte de la « Deutsch-Atlantische Telegraphengesellschaft » de Cologne et qui occupe déjà plusieurs centaines d'ouvriers. Elle vient de poser le deuxième cable allemand entre Emden et New-York *via* les Açores. Le premier était de fabrication anglaise.

Brake (Oldenbourg).—De tous les ports oldenbourgeois, Brake est le plus important. Il a reçu en 1902, 551 navires jaugeant 285,557 tonnes dont 101 jaugeant 162,622 pour compte brémois et figurant par conséquent déjà dans la statistique brémoise : 95 de ces navires jaugeant 171,133 tonnes avaient apporté des céréales de la mer Noire et de la mer d'Azow. Un voilier français, le *François-Coppée*, y avait amené de Portland (Orégon) des céréales américaines.

Il me reste à mentionner en ce qui concerne l'Oldenbourg, les ports d'Elsfleth, sur le Weser qui a reçu en 1902, 143 navires jaugeant 17,532 tonnes contre 122 navires jaugeant 11,677 tonnes en 1901 et de Varel, situé au fond de la baie de la Jade : 338 navires cubant 26,150 mètres cubes à l'entrée et 350 navires cubant 26,689 mètres cubes à la sortie.

Une seule grande compagnie de navigation se trouve domiciliée dans le Grand-Duché d'Oldenbourg, sans que ses vapeurs d'ailleurs n'en fréquentent les ports : c'est la Compagnie dite « Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs Rhederei » qui fait le trafic entre Hambourg d'une part et le Portugal, l'Espagne et le Maroc de l'autre. Son capital-actions est de 1,750,000 fr. et ses réserves de 563,843 fr. Elle possède 15 vapeurs et a pu encore distribuer pour 1902 un dividende aussi élevé que celui de la précédente année, 12 0/0. C'est la seule compagnie de navigation de la circonscription qui ait été en 1902 en situation de rémunérer aussi largement les capitaux qui lui ont été confiés.

III. — PORTS DE L'EMS.

J'arrive enfin aux trois derniers ports importants de ma circonscription, situés dans le voisinage de l'Ems, les ports d'Emden, Leer et Papenbourg. Emden est le point terminus du canal de Dortmund à l'Ems, Leer se trouve sur la Leda, petit affluent de l'Ems, rivière à laquelle Papenbourg, de son côté, est rattaché à l'aide d'un canal.

Dans ces dernières années et à la suite de la construction du canal de Dortmund, la ville d'Ems a pris un remarquable essor. Sa navigation, grâce aussi aux importants travaux exécutés pour augmenter le nombre de ses bassins, se développe rapidement. C'est ainsi qu'Emden a reçu, en 1902, 473 navires jaugeant 655,370 tonnes contre 357 navires jaugeant 364,200 tonnes en 1901 et que, dans les six premiers mois de la présente année, il était arrivé déjà 257 navires contre 186 pendant la période correspondante de 1902. La Compagnie Hambourgeoise-Américaine, en organisant entre la Suède et Emden des transports de minerais de fer destinés aux usines de Westphalie, et la Compagnie Woermann, en y faisant escale avant de se rendre de Hambourg en Afrique, n'ont pas peu coutribué à ce développement dont le trafic du canal de Dortmund profite également. Ce trafic, depuis le commencement de l'exploitation en 1899, s'est plus que quadruplé en passant de 200,000 tonnes en 1899 à 900,000 en 1902. Les principaux articles entrant par mer à Emden sont les céréales (173,000 tonnes venant en majeure partie de la mer Noire), les bois, le sel, le charbon, le pétrole, les minerais de fer et de nickel, les vins ; l'exportation a surtout consisté en charbon, coke, fer, avoine, plaques de mosaïque. Actuellement, on travaille, à Emden, à l'installation d'un grand chantier de construction dont le capital a été provisoirement fixé à 2,250,000 fr.

De même que Geestemünde est aujourd'hui le principal port de pêche allemand pour le poisson frais, de même Emden occupe le premier rang dans la pêche au hareng. Dans ce dernier port sont immatriculés 67 lougres dont 1 vapeur ; Elsfleth possède 11 lougres ; Vegesack, 25 lougres ; Geestemünde n'em-

ploie à cette pêche que des vapeurs, au nombre de 9; Glückstadt sur l'Elbe, enfin, s'y consacre à l'aide de 14 lougres.

La navigation de Leer et de Papenbourg est plus modeste que celle d'Emden; pour chacun de ces deux ports, elle ne s'élève, à l'entrée, qu'à une cinquantaine de mille tonnes de registre (1). Toutefois, les travaux récents exécutés également dans ces deux localités permettent de prévoir qu'eux aussi auront une large part dans la reprise des affaires qui se dessine de plus en plus dans le bassin de l'Ems, pour la meilleure exploitation duquel la Prusse, désireuse de détourner de la Hollande une partie du trafic entre la Westphalie et la mer, a dépensé pendant ces dernières années, tant pour le creusement du canal de Dortmund à l'Ems, que pour la construction et la réfection des bassins des ports qu'il dessert, environ 200 millions de francs.

En résumé, 1902 a été pour les ports de ma circonscription une année de grande activité, et si les bénéfices réalisés n'ont pas toujours répondu à l'attente ni au travail accompli, tout démontre que, loin de se décourager, les négociants de la région, dont les capacités professionnelles sont connues, redoublent d'effort pour maintenir et développer l'importante situation qu'ils occupent dans le monde des affaires en Allemagne. Les informations parues sur les résultats obtenus jusqu'ici en 1903 permettent, en effet, de constater que l'année courante dépassera sensiblement sa devancière au point de vue de l'augmentation du mouvement général des échanges.

EUGÈNE BŒUFVÉ,
Consul de France.

---

(1) De plus, Papenbourg se plaint de ce que la construction de voiliers, autrefois très importante dans cette ville, soit, faute de commandes, dans un état assez fâcheux pour qu'on soit obligé de diminuer le personnel ouvrier.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 12 NOVEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 276

BELGIQUE

Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville.

VENTE AU NUMÉRO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
256.	—	**Espagne** : Situation économique et commerciale des îles Baléares.	» 30
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 30
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. . . .	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902..	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'État de Washington.	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 20
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902.. . . .	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901..	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902.	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'exercice 1901-1902. .	» 20
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902..	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France..	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902.. .	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres port de la circonscription.	» 20

BELGIQUE

Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville.

Anvers... **Bois de construction** (Droits d'entrée, 1 fr. par mètre cube pour chêne et noyer ; autres en grume ou non sciés, 1 fr.; bois sciés de toutes dimensions, 6 fr.; bois rabotés, 9 fr. le mètre cube).

La situation du marché, en 1902, a été meilleure qu'on ne le prévoyait à la fin de 1901, par suite de la ferm eté des prix dans les pays de production. La demande dans les premiers mois de la saison a été faible, mais, peu à peu, elle est devenue plus sérieuse. Toutefois, les importateurs ayant repris confiance, se sont mis à acheter largement, trop largement même, et il y a eu bientôt surabondance ; les prix ont ainsi baissé et, à la fin de décembre, ils ne laissaient plus parfois aucun bénéfice.

Les importations ont beaucoup augmenté en 1902 ; elles ont atteint 640,224 mètres cubes contre 539,264 en 1901. C'est le chiffre le plus élevé qu'on ait jamais connu.

Cacao (Libre à l'entrée). — Cette fève n'est plus pour Anvers un article de commerce, elle est devenue une simple matière industrielle.

Ce port recevait autrefois, directement, des pays de production (Para, Haïti, Bahia, Trinidad et Guayaquil) des quantités importantes destinées à la vente sur place et qui étaient achetées par les Hollandais, les Allemands et les Suisses. Actuellement, on se contente d'importer des marchés voisins le cacao nécessaire à la fabrication locale, et, à ce titre, il convient de noter que les importations de San-Thomé et du Congo ont pris une sérieuse extension et trouvent ici un placement rapide et rémunérateur.

Cafés (10 fr. par 100 kilog.) (1). — Les prix ont oscillé autour de 36 fr. 50 pendant le premier semestre et ont atteint tou-

(1) Les droits sur les cafés crus ont été abolis ; les droits sur les cafés torréfiés ont été réduits à 10 fr. au lieu de 13.

tefois 45 fr. 75 en janvier ; à partir de juin, ils ont eu une tendance à baisser et, en décembre, ils étaient de 33 fr. 75 à 35 fr. 50.

On a traité 84,000 sacs contre 65,750 sacs en 1901.

Toutefois, au dire des intéressés, cette augmentation est loin d'être satisfaisante etde représenter l'effort dont la place est capable. « Aussi, ce qu'il faudrait, dit le rapport, c'est un stock « de filières expertisées comme il en existe sur les marchés « concurrents. Rien ne serait plus facile que la formation d'un « tel stock, grâce au warrant qui se pratique ici dans des con- « ditions aussi favorables que partout ailleurs, et la vente à « terme serait ainsi sans danger pour le négociant qui pourrait « éventuellement livrer sa marchandise. Tous ces avantages « sautent aux yeux et font bien augurer du développement pro- « chain de notre marché. »

Caoutchouc (Libre à l'entrée). — Les importations ont été les suivantes :

De l'Etat indépendant du Congo, 4,992,954 kilog. contre 5,417,456 en 1901 ; d'autres provenances, 411,031 kilog. contre 431,746 ; ensemble : 5,403,985 kilog. contre 5,849,202 kilog. en 1901.

Les prix ont été plus élevés que l'année dernière, tout au moins pour les espèces congolaises, et on aurait eu à constater une augmentation dans les arrivages, sans les nombreux efforts qui ont été faits au Congo pour améliorer le mode de récolte et le conditionnement des caoutchoucs du Congo. Les résultats très notables déjà obtenus à cet égard ont provoqué une diminution momentanée dans la production.

Gomme copal. — L'importation de cet article a été en sérieuse augmentation en 1902. La qualité courante s'est vendue de 132 fr. 50 à 161 fr.

Importations en 1902 : 356,776 kilog. contre 180,000 kilog. en 1901 et 19,000 kilog. en 1900.

Céréales (Droit d'entrée : avoine, 3 fr. ; farines d'avoines, 4 fr. ; autres, 2 fr. ; malt, 1 fr. 50 les 100 kilog. Autres céréales : libres.)

Froment. — Les prix ont été élevés au début de 1902, par suite de la réduction des stocks, puis vers le mois de mars la baisse a commencé sous l'influence des nouvelles venues d'Amérique ; en juin, les perspectives pour la récolte en Roumanie ont eu un résultat semblable ; à partir de septembre, le marché est resté calme jusqu'à la fin de l'année.

Le *seigle* n'a pas en général une grande importance pour le pays : la plus grande partie des arrivages a été expédiée à l'étranger, notamment en Allemagne.

Orge. — Il n'y a eu de fluctuations sérieuses dans les prix que vers le mois de juillet et par suite de la rareté de la marchandise.

Avoine. — Le marché est resté ferme pendant presque toute l'année.

Maïs. — Les prix ont été fermement tenus pendant le premier semestre de 1902 ; au commencement d'avril, ils sont un peu descendus, mais pour remonter ensuite. Pendant le reste de l'année, les fluctuations ont été nombreuses.

Chanvres et autres filaments végétaux (Libres à l'entrée). — L'année 1902 n'a pas présenté, pour le commerce de ces articles, de faits bien saillants ; la note dominante a été le calme.

Les *chanvres de la Baltique* malgré une demande suffisamment active, ont, sous l'influence d'une production plus abondante, vu leurs prix fléchir graduellement.

Les *chanvres d'Italie* ont eu un écoulement régulier, ce qui n'a pas tardé à provoquer la hausse.

En *chanvres des Indes Orientales*, le Bombay a été tenu à des prix assez élevés.

Le *chanvre de Manille* a subi l'influence d'arrivages assez considérables et ses cours ont fléchi de 123 à 87 fr.

Le *sisal* n'a guère été l'objet de transactions à Anvers, en 1902.

L'*aloès de Maurice* ne s'est traité qu'au fur et à mesure des besoins les plus urgents.

Le *chanvre de la Nouvelle-Zélande* a, comme toujours, suivi de près la fortune de Manille.

Le *jute* a commencé à hausser à partir de juillet.

Charbons (Libres à l'entrée). — La question des gisements houillers, dans le nord de la Belgique, est toujours à l'ordre du jour. Le gouvernement belge a nommé une commission pour l'étude des changements à apporter aux lois existantes concernant les exploitations minières et aucune décision ne sera prise quant aux concessions à donner, avant que le rapport de cette commission ne soit étudié et discuté aux Chambres législatives.

En 1902, il est entré à Anvers 1,168,738,108 kilog. de charbon de terre sous forme de houille, de briquettes de houille et de coke.

Cires (Libres à l'entrée). — Ce produit a continué à être très rare sur le marché d'Anvers et, par suite, les prix élevés atteints en ces dernières années ont été pleinement maintenus et ont même augmenté.

Les qualités d'Afrique, Benguela-Angola, très estimées par les blanchisseurs de la région ont été fort recherchées et ont dû souvent être remplacées par les provenances de Zanzibar, Mozambique, en rouleaux, et parfois par celles de Haïti, de Cuba et du Mexique. La production indigène ne progresse pas et ne dépasse pas 20 à 25,000 kilog. par an.

Cornes (Libres à l'entrée). — Les ventes ont porté sur 1,361,000 pièces contre 1,301,000 en 1901. La demande a été active et les prix ont eu une hausse sensible pour les cornes de bœufs.

Cotons (Libres à l'entrée). — L'année a été bonne pour les importateurs, commissionnaires, ce qui est généralement le cas quand les prix sont élevés ou réputés tels.

Mais les importations à Anvers seraient entravées par l'élévation des prix du magasinage et de la prime d'assurance contre l'incendie.

Crins (Libres à l'entrée). — Les cours ont été assez stables pendant l'année 1902.

Les ventes ont atteint 1,994 colis contre 2,800 en 1901.

Cuirs (Libres à l'entrée).

Cuirs salés. — Les affaires ont été régulières en 1902 et la rareté de l'article a provoqué une avance de prix d'environ 9 0/0 pour les cuirs salés de bœufs.

On a vendu à livrer, en 1902, 181,000 cuirs contre 168,500 en 1901.

Cuirs secs de La Plata. — Les importations de cet article continuent à diminuer; en 1902 elles ont été de 63,400 cuirs contre 110,000 en 1901.

Cuirs salés d'Australie. — Importations : 12,500 cuirs contre 19,300 en 1901.

Rognures. — Importations : 2,645 balles contre 1,392 en 1901 ; l'abondance de l'article a provoqué une baisse assez sensible.

Drogueries (Libres à l'entrée). — Après diverses vicissitudes, les prix étaient d'une manière générale assez fermes à la fin de l'année 1902.

Engrais (Libres à l'entrée).

Guano du Pérou. — Ainsi qu'on le prévoyait à la fin de 1901, les importations ont continué à augmenter dans des proportions notables. Les chargements de qualité supérieure, tels que ceux provenant des îles Macabi, de Guanape et Ballestas ont été assez nombreux et on peut constater une augmentation sensible de l'emploi de cet engrais dans l'agriculture.

Nitrate de chaux. — Comme dans les autres pays du continent, la consommation de ce nitrate a diminué et l'importation s'en est ressentie.

Phosphate du soude. — Les fabricants de superphosphate continuent à se fournir de phosphates exotiques pour la production de leurs hauts titres.

Les importations de phosphates américains (Floride et Tennessee) se sont élevées en 1902, à environ 45,000 tonnes.

L'Algérie a envoyé à Anvers un peu plus de 8,000 tonnes provenant presque exclusivement de Bougie et de Bône, alors que l'année précédente, elle ne dépassait guère 4,000 tonnes.

Enfin le port a reçu environ 2,000 tonnes de Tunisie (Sfax) et 1,500 tonnes de l'île Christmas.

Sulfate d'ammoniaque. — Pendant toute la campagne l'article s'est maintenu dans une situation très satisfaisante.

Épices (15 0/0 de la valeur à l'entrée). — Le port d'Anvers a été plus favorisé pour ces produits, que les années précédentes. On y a vu arriver des importations directes, assez importantes, de poivre blanc et noir.

Pour les clous de girofle et le piment, les importateurs s'adressent aux marchés voisins, mais les relations que la place entretient avec Ceylan et la Chine lui permettent de se fournir de cannelles de ces deux provenances, pour les besoins de la consommation de la Belgique.

Pour la première fois, on a signalé en 1902, deux ou trois ventes publiques et volontaires d'épices, à l'instar de ce qui se fait sur les marchés voisins.

Essence de térébenthine (Libres à l'entrée). — A la suite d'une entente intervenue entre les fabricants américains, la production de cette essence a été sensiblement réduite pendant la dernière campagne, ce qui a provoqué un relèvement notable des prix.

Fruits. — *Figues* (9 fr. les 100 kilog.). — Le port d'Anvers a reçu, en 1902-1903, 257,007 cabas de figues de *Cornadre* contre 243,198 en 1901-1902.

Les figues de Naples ont été trouvées, cette année encore, d'une qualité tellement déplorable que l'on peut considérer que l'importation de ce fruit a pris fin à Anvers.

A la suite de diverses spéculations, les figues de Bari ont subi une dépréciation de valeur et une mévente absolue.

Amandes (35 fr. les 100 kilog.). — Par suite de l'élévation des prix au Portugal, la consommation a beaucoup diminué en Belgique.

Prunes (25 fr. les 100 kilog.). — La récolte ayant été mauvaise en France et bonne en Californie, les prunes de cette dernière région ont eu la plus grande faveur. Le rapporteur de la Chambre de Commerce pense même que ces fruits finiront par supplanter les prunes d'Ente. Il regrette, toutefois, que certaines maisons d'Amérique consentent à expédier soit des caisses

portant des marques autres que celles de l'origine des fruits qu'elles contiennent, soit des caisses aveugles, ce qui permet à certains intermédiaires peu scrupuleux d'apposer la marque « Santa-Clara » (toujours préférée) sur des caisses contenant des fruits de moindre valeur.

Abricots évaporés (10 0/0 *ad valorem*). — La consommation s'est ressentie de l'élévation des prix en Californie.

Pommes évaporées (10 0/0 à la valeur). — Les prix élevés que les producteurs avaient essayé d'imposer au début de la saison, n'ont pu être maintenus, ils ont plutôt baissé.

Raisins sultanes (25 fr. les 100 kilog.). — La baisse a affecté aussi ces fruits également à la fin de la saison.

Corinthes (25 fr. les 100 kilog.). — Les importations ont été réduites surtout au début de la saison : c'est la conséquence du droit exorbitant qui grève ces raisins à l'entrée en Belgique.

Dattes. — Les intéressés continuent à donner la préférence aux « Siars » au détriment des « Hallowee ».

Oranges (9 fr. les 100 kilog.). — La consommation des oranges a été très forte et les prix se sont maintenus.

Citrons (9 fr. les 100 kilog.). — On en a importé régulièrement des quantités respectables qui ont été vendues dans de bonnes conditions.

Graines oléagineuses (Libres à l'entrée). — Les graines de *lins* ont subi, comme à l'ordinaire, des fluctuations importantes. Toutefois, on peut résumer ainsi l'année 1902 : six mois de hausse presque ininterrompue auxquels ont succédé six mois de baisse constante. Cette dernière doit être attribuée principalement à l'exagération de la hausse, reposant sur un faux point de départ de l'estimation de la récolte de La Plata.

Pour la graine de *colza*, l'année 1902 a été fort mauvaise : la fabrication ayant été très réduite, par suite de la mévente des huiles et du tourteau.

Ivoire (Libre à l'entrée). — L'exercice écoulé a été très prospère pour cet article : le total des ventes, qui se chiffre par 322,300 kilog., est le plus important qui ait été atteint en ces dernières années, si l'on en excepte celui de 1900 où il était à 366,000 kilog. Les prix se sont aussi améliorés.

Voici le mouvement du marché depuis 1890 :

Années.	Importations.	Ventes.
1890	77.500 kilog.	77.500 kilog.
1894	264.500 —	186.000 —
1895	362.000 —	274.000 —
1896	200.000 —	265.000 —
1897	265.000 —	281.000 —
1898	231.000 —	205.000 —
1899	328.000 —	292.500 —
1900	333.000 —	336.000 —
1901	327.200 —	312.000 —
1901	370.000 —	322.000 —

Laines (Libres à l'entrée). — L'année 1902 a été, dans son ensemble, une année de prospérité pour le commerce et l'industrie des laines.

Le rapporteur constate qu'à partir du 1er janvier 1903, les peignés français livrés à terme n'ont plus subi qu'une réduction de 7 centimes et demi au lieu de 10 centimes.

Légumes secs (Libres à l'entrée). — L'importation des haricots a été minime en 1902; il en est venu par mer seulement 4,462 quintaux, il n'est pas possible d'évaluer les quantités importées par fer.

Les pois verts et jaunes ont eu le courant d'affaires habituel.

Matières à tanner (Libres à l'entrée). — La situation de la tannerie en général a été très mauvaise au cours de la période 1902 et les matières à tanner ont eu à subir les conséquences de cette situation.

Garouille. — Les importations ont atteint 1,500 tonnes de 1,000 kilog. Il faudrait, paraît-il, que les producteurs réduisent leurs prétentions sur le prix qui ne devrait pas dépasser, dit-on, 20 à 22 fr.

Extrait de chêne de Slaoonie — Les importations se sont élevées à 4,300 tonnes.

Valonnée. — Importations : 1,900 tonnes.

Myrabolans. — Importations : 2,500 tonnes.

Bois de quebracho. — Importations : 45,000 tonnes. Cet article est en augmenttaion, la consommation en devenant générale.

Autres extraits divers. — Importations : 750 tonnes.

Miel (18 fr. les 100 kilog.). — La baisse constatée en 1901 s'est encore accentuée dans le courant de l'année dernière.

Le rapporteur de la Chambre de Commerce constate que les négociants et consommateurs sont unanimes à protester contre l'élévation des droits d'entrée qui grèvent le miel et qui sont

de 18 fr. les 100 kilog.; cette constatation est de nature à intéresser nos producteurs français.

Pétroles (Libres à l'entrée). — Les affaires sur place sont de plus en plus limitées : on tend à traiter directement de l'importateur au consommateur en éliminant presque entièrement tout intermédiaire.

Il faut signaler encore l'augmentation constante de la consommation.

Résines (Libres à l'entrée). — La production en Amérique ayant été notablement réduite pendant la dernière campagne, il en est résulté une hausse considérable.

Riz (Libres à l'entrée). — Les importations en 1902 se sont élevées à 581,633 balles contre 583,398 en 1901.

Saindoux (Libres à l'entrée). — De même que les deux années précédentes, l'année 1902 a été marquée par de fortes fluctuations, mais la hausse a toujours dominé.

Les affaires ont été, du reste, assez actives pendant toute l'année surtout pour la spéculation et le chiffre des transactions a dépassé celui des années précédentes.

Salaisons (Libres à l'entrée). — L'élévation des prix a singulièrement contribué à restreindre l'importation, toutefois, on n'a pas importé moins que l'année passée, ce qui prouve que le pays a besoin des salaisons américaines pour combler le déficit de la production indigène.

Sucres bruts (Libres à l'entrée, mais passibles de l'accise, avec surtaxe de 10 0/0). — Les raffineurs de candi ont donné cette année la préférence au sucre de Java. On reprochait, en effet, aux sucres de nos colonies françaises de laisser, malgré leur apparence de force, de sérieux mécomptes au raffinage.

Tabacs (Droits d'entrée : 55 fr., accise 15 0/0 les 100 kilog.). — L'année 1902 n'a pas été favorable au commerce des tabacs. On attribue partiellement ce résultat au régime législatif qui est actuellement en vigueur dans le pays, et qui, en autorisant la consommation domestique, donnerait lieu à une fraude énorme en tabac indigène.

En outre, la constitution des trusts, en Amérique, a fait haus ser les cours : ce qui a contribué également à réduire les importations de tabacs de l'Amérique du Nord.

Par contre, on a importé de fortes quantités de produits inférieurs.

Teintures (Libres à l'entrée). — Depuis la prohibition de l'entrée, en Allemagne, des bois de teinture d'Haïti, le port d'Anvers a perdu ses principaux débouchés pour ces produits. On les a remplacés par des bois de Jamaïque et de quelques autres provenances, mais les ventes sont bien moindres qu'autrefois.

Les importations directes des colonies en bois de teinture comportaient, en 1902, un chargement de 340 tonnes de bois de campêche d'Haïti et deux chargements de campêche Laguna, ensemble, 682 tonnes.

Vins (Droits d'entrée : 20 fr. l'hectolitre sur les vins en fûts jusqu'à 15°, 3 fr. en sus par hectolitre et par degré). — Le rapporteur après avoir rappelé la requête adressée à ce sujet au Ministère des Affaires Étrangères par la Chambre de Commerce d'Anvers, dit que cette Compagnie a le ferme espoir d'obtenir un dégrèvement considérable des droits d'accise perçus sur les vins à leur entrée en Belgique. Il espère, que de son côté, la France accordera des concessions pour les produits de l'industrie nationale belge.

NAVIGATION.

Le rapport examine les résultats généraux de la navigation dans le monde et s'exprime ainsi :

« Le résultat du trafic de l'année 1902 se sera, pour les trois « quarts des armateurs, soldé en perte ; les plus favorisés auront « tout au plus pu nouer les deux bouts. La fin de la guerre du « Transvaal a plutôt causé une dépréciation qu'une fermeté. « Comme d'habitude, l'expansion du commerce et la reprise du « trafic, qu'on attend à la fin d'une guerre, nécessitent un temps « considérable, et il intervient une période plus ou moins « longue d'inactivité et de préparation.

« La surproduction du tonnage, commencée dans les années « de prospérité, garde l'impulsion donnée, longtemps après que « la réaction a commencé et les effets en sont grandement aug- « mentés par la restriction lente et graduelle du volume des « affaires qui suit. Comme preuve, nous avons cette année d'ex- « ploitation mauvaise et sans profits pour les armateurs, une « production de nouveau tonnage dépassant tout précédent et « une dépression correspondante dans les frets.

« Les frais d'exploitation des vapeurs, quoique encore exces- « sivement élevés, ont diminué un tant soit peu pendant l'an- « née ; le prix de la construction est tombé de liv. st. 6 1/2, 7 à « liv. st. 5 3/4, 5 7/8.

« Le marché d'Anvers subit évidemment l'influence de la « situation générale, surtout en ce qui concerne les affaires à « l'entrée ; quant au trafic à la sortie, il est fait en majeure par- « tie par des lignes régulières, dont la plupart sont syndiquées « pour le maintien des taux. »

ÉMIGRATION.

Au départ d'Anvers, il y a eu, en 1902, par 155 navires, un total de 54,074 émigrants, répartis comme suit :

Nationalités.	Nombre des émigrants. Sexe masculin.	Nombre des émigrants. Sexe féminin.	Pays de destination. Amérique. Nord.	Pays de destination. Amérique. Sud.	Pays de destination. Canada.	Pays de destination. Asie.	Pays de destination. Afrique.	Pays de destination. Australie.
Départs directs :								
Belges	1.927	939	2.786		»	»	»	6
Néerlandais	240	111	338	10	»	1	1	1
Américains	524	338	860	1	»	»	»	1
Français	182	126	274	31	»	»	2	1
Allemands	3.455	2.355	5.716	52	»	»	6	36
Italiens	2.382	151	2.258	43	222	3	»	7
Suisses	370	189	464	88	»	1	4	2
Anglais	769	420	2	»	»	10	7	1.170
Luxembourgeois	273	100	368	5	»	»	»	»
Autrichiens	5.169	2.891	8.656	3	»	»	1	»
Hongrois	10.310	4.057	14.339	1	27	»	»	»
Russes	9.912	5.814	15.691	10	»	»	»	25
Divers	1.124	446	1.431	27	34	41	1	36
	36.637	17.937	52.583	345	283	56	22	1.285
Départs indirects :								
Belges	427	171	169	20	397	»	12	»
Étrangers	6.148	1.479	1.322	56	6.217	1	31	»
	6.575	1.650	1.491	76	6.614	1	43	»

Il y avait eu, en 1901, un total d'émigrants de :

Par départs directs	37.224
— indirects	1.267
Total	38.491

soit pour 1902 une augmentation de 15,583 émigrants.

9,308 immigrants ont débarqué, à Anvers, pendant l'année 1902 par 130 navires.

Marine marchande du port d'Anvers.

La marine nationale au port d'Anvers, au 31 décembre 1901, comptait 65 navires, dont 1 voilier et 64 steamers jaugeant :

Ensemble	106.638	tonneaux.
Lancement en 1902 : 2 steamers	2.829	—
Nationalisation en 1902 : 3 steamers	3.685	—
	113.152	tonneaux.

On a perdu :

4 steamers par événement de mer	9.617	tonneaux.
1 steamer par suite de vente	1.208	—
	10.825	tonneaux.

Au 31 décembre 1902, la marine marchande du port d'Anvers se compose de 65 navires, dont 1 à voile et 64 à vapeur, jaugeant ensemble	102.327	tonneaux.

Navigation internationale.

En vue de faire ressortir les progrès accomplis par Anvers depuis trente ans, la Chambre de Commerce donne le tableau comparatif aux arrivages, etc.

Arrivages dans les principaux ports de l'Europe :

Ports.	1870.	1880.	1890.	1900.	1901.	1902.
			(En tonneaux.)			
Amsterdam	405.109	1.076.887	1.484.250	1.812.528	1.869.151	»
Anvers	1.362.606	3.063.825	4.506.277	6.720.150	7.482.126	8.425.127
Bordeaux	514.437	1.012.880	1.091.097	1.059.403	1.009.240	»
Brême	660.089	1.169.466	1.733.809	2.494.059	2.717.633	2.984.110
Dunkerque	441.721	765.968	1.256.518	1.341.607	1.659.414	1.721.795
Gênes (1)	1.392.301	1.495.260	2.612.841	4.117.072	4.325.452	»
Hambourg	1.389.789	2.766.806	5.202.825	8.037.514	8.383.365	8.689.000
Havre	1.206.292	1.969.857	2.159.213	2.136.262	2:297.455	»
Londres	4.089.366	5.970.341	7.708.705	9.580.854	9.992.757	»
Liverpool	3.416.933	4.913.324	5.782.351	6.001.563	6.465.153	»
Marseille	1.523.187	2.769.047	3.458.914	4.630.599	4.566.115	»
Rotterdam	1.026.348	1.681.650	2.918.425	6.326.901	6.382.934	6.549.233
Trieste	960.103	1.111.931	1.471.464	2.158.624	2.278.801	2.199.528

(1) Cabotage compris en 1870.

Port d'Anvers.

Arrivages de steamers de mer au port d'Anvers depuis 1860.

1860.	1870.	1880.	1890.	1900.	1901.	1902.
Nombre de voyages :						
410	1.745	3.158	3.879	4.843	4.740	5.109
Nombre de tonneaux :						
139.610	722.865	2.500.562	4.257.027	6.442.347	7.197.839	8.117.288

	1902.		1901.	
Arrivages par mer.	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
Pour Bruxelles	121	22.381	135	23.738
— Louvain.	»	»	3	316
— Termonde. . . .	7	797	2	214
Total. . .	128	23.178	140	24.268
Arrivés à Anvers. . . .	5.718	8.425.127	5.267	7.432.126
Restés à Anvers. . . .	5.590	8.401.949	5.127	7.407.858

NAVIGATION INTÉRIEURE.

Bateaux arrivés au port d'Anvers.

Provenance.	1882. Nombre.	1882. Tonneaux de jauge.	1890. Nombre.	1890. Tonneaux de jauge.	1900. Nombre.	1900. Tonneaux de jauge.	1902. Nombre.	1902. Tonneaux de jauge.
Belgique	25.597	1.676.573	23.374	2 053.939	27.173	3.423.195	25.886	3.710.813
France	58	15.200	176	49.389	328	94.309	319	96.436
Allemagne	645	183.373	936	396.020	1.543	1.076.441	2.070	1.479.388
Hollande	1.698	204.512	3.169	275.238	3.946	400.302	3.575	419.094
Totaux	27.998	2.079.658	27.655	2.774.586	32.990	4.994.247	31.850	5.173.705

Bateaux sortis du port d'Anvers.

Destination.	1882. Nombre.	1882. Tonneaux de jauge.	1890. Nombre.	1890. Tonneaux de jauge.	1900. Nombre.	1900. Tonneaux de jauge.	1902. Nombre.	1902. Tonneaux de jauge.
Belgique	25.226	1.647.512	23.124	1.890.929	27.206	3.524.276	26.435	3.686.585
France	219	60.923	361	96.454	160	47.944	277	80.680
Allemagne	934	242.082	1.429	494.369	2.107	1.238.218	2.282	1.508.835
Hollande	1.694	202.536	3.481	314.150	4.408	391.481	4.256	663.574
Totaux	28.073	2.153.053	28.395	2.795.902	33.881	5.301.918	33.250	5.939.874

Chemins de fer.

Mouvement des gares réunies d'Anvers.
Bassins pendant l'année 1902.

Marchandises.

Tonnage total : Expédié, 1,995,873 tonnes,
— Reçu, 2,398,291 tonnes,
Ensemble, 4,394,164 tonnes, contre 4,278,998 en 1901.

Mouvement des wagons.

Gares maritimes et locales.

Arrivés chargés : 362,024,
— vides : 175,841,
Ensemble : 537,865 wagons, contre 522,788 en 1901.

Expédiés chargés : 382,056,
— vides : 156,140,
Ensemble : 538,196 wagons, contre 516,768 en 1901.

Echange de et vers Anvers. Bassins, gares locales et formation.

Chargés : 394,040,
Vides : 154,121,
Ensemble : 548,161 wagons, contre 529,556 en 1901.

Total général : 1,624,222 wagons en 1902, contre 1,569,112 en 1901.

Mouvement des gares d'Anvers-Sud pendant l'exercice 1902.

Marchandises.

Tonnage total : Expédié, 621,108 tonnes,
— Reçu : 1,763,456 tonnes,
Ensemble, 2,384,564 tonnes contre 2,072,090 en 1901.

Mouvement des wagons.

Arrivés chargés : 202,064,
— vides : 10,733,
Ensemble : 212,797 wagons, contre 174,093 en 1901.

Expédiés chargés : 107,283,
— vides : 106,350,
Ensemble : 213,632 wagons, contre 174,583 en 1901.

CARTERON,
Consul général de France.

Supplément au *Moniteur officiel du Commerce* du 12 Novembre 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 277

ESPAGNE

Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.

VENTE AU NUMÉRO :

Office national du Commerce extérieur

3, rue Feydeau, Paris (2e)

Librairie Puel de Lobel

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 10 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901.	» 30
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. . . .	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'Etat de Washington.	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 20
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902.	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amerique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902. . .	» 20
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial)	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902 . .	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de commerce de la ville	» 20

ESPAGNE

Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.

Vigo...Les opérations de commerce extérieur constatées en 1902, par la douane de Vigo et les bureaux qui lui sont subordonnés, portent sur une quantité de marchandises dont la valeur totale s'élève à la somme de 26,857,900 pesetas qui, au taux de 136 pesetas 50 centimes pour 100 fr., cours moyen du change pendant l'année 1902, représente celle de 19,676,117 fr. C'est une diminution de 311,700 pesetas, soit 227,518 fr. sur le chiffre correspondant de l'année précédente.

Ce ralentissement de l'activité des échanges s'observe, d'ailleurs, dans les deux branches du commerce extérieur, ainsi qu'il résulte du tableau suivant où sont comparées les valeurs de l'importation et de l'exportation en 1902 et 1901 :

Valeur de l'importation :	1902.	15.232.700 pesetas.
—	1901.	15.500.200 —
	Différence	— 267.500 pesetas.
Valeur de l'exportation :	1902.	11.625.200 pesetas.
—	1901.	11.669.400 —
	Différence	— 44.200 pesetas.
Ensemble du commerce extérieur :	1902. . .	26.857.900 pesetas.
—	1901. . .	27.169.600 —
	Différence	— 311.700 pesetas.

D'après les renseignements fournis par l'Administration de la Douane, le montant des droits perçus sur les marchandises importées, s'est élevé, en 1902, à la somme de 2,282,073 pesetas ; les recettes correspondantes de l'année 1901 donnaient un total de 2,225,069 pesetas ; il faut donc constater, contrairement aux prévisions qu'on pouvait tirer des comparaisons précédentes, un accroissement de recettes de 57,004 pesetas. Ce résultat qui paraît anormal au premier abord, s'explique facilement quand on étudie le détail des diverses marchandises importées pendant les deux années dont il s'agit.

Dans le tableau suivant sont énumérées les quantités et les valeurs des marchandises présentées à l'importation. On y trouvera pour chaque catégorie de produits, la comparaison

des résultats obtenus en 1902 et 1901 et, pour les articles dont la valeur dépasse 100,000 pesetas, l'indication des quantités fournies par les divers pays importateurs.

IMPORTATION.

Première classe. — **Produits de l'industrie minérale, verrerie et produits céramiques.**

	Quantités.	Valeurs.
Marbres, chaux et ciments. . .	5.823 tonnes.	268.200 pesetas.
Houille, coke et briquettes. . .	29 285 —	1.083.500 —
Brais, goudrons et pétroles. . .	2.042.200 kilog.	621.400 —
Minerais.	11.500 —	4.400 —
Verres et cristaux.	41.700 —	25.700 —
Poterie, faïence et porcelaine .	202.900 —	38.400 —
Total en 1902		2.041.600 pesetas.
— 1901		1.519.000 —
Différence		+ 522.600 pesetas.

Marbres, chaux et ciments.

Provenance :

Portugal, 3,652,039 kilog.; Belgique, 2,076,995 kilog.; France, 61,876 kilog.; Allemagne, 27,585 kilog.; Angleterre, 4,075 kilogrammes ; Italie, 348 kilog.

Houille, coke et briquettes.

Provenance : Angleterre, 29,285 tonnes.

Brais, goudrons et pétroles.

Provenance :

États-Unis, 1,955,339 kilog.; Angleterre, 41,890 kilog.; Belgique, 16,984 kilog.; France, 9,454 kilog.; Russie, 3,949 kilog.; Portugal, 3,784 kilog.

2e classe. — **Métaux bruts ou façonnés en objets divers.**

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Fonte brute et ouvrages en fonte.	56.400	28.600
Fer doux et acier en barres et en tôles. . .	379.200	120.500
Fer ouvré en vis, écrous, clous et outils. .	29.200	30 600
Fil de fer et toiles métalliques	272.100	90.200
Fer et acier en objets divers.	183.300	161.700
Fer-blanc.	359.700	198.900
Aiguilles, couteaux et ciseaux.	1.300	15.000
Étain en lingots.	96.400	436.700
Cuivre, zinc et autres métaux ou alliages en objets divers.	37.200	97.800
Total en 1902		1.180.000
— 1901		1 791.800
Différence.		— 611.800

Fer doux et acier en barres et en tôles.

Provenance :

Allemagne, 138,455 kilog.; Angleterre, 101,614 kilog.; Belgique, 67,366 kilog.; Suède, 70,981 kilog.; France, 502 kilog.; Portugal, 327 kilog.

Fer et acier en objets divers.

Provenance :

Angleterre, 66,790 kilog.; Allemagne, 44,650 kilog.; France, 31,234 kilog.; Belgique, 17,901 kilog.; Portugal, 9,365 kilog.; Autriche, 9,116 kilog.; Suisse, 3,268 kilog.; Hollande, 973 kilog.

Fer-blanc.

Provenance :

Angleterre, 357,027 kilog.; Allemagne, 2,488 kilog.; Portugal, 213 kilog.

Etain en lingots.

Provenance : Angleterre, 96,400 kilog.

3e classe. — Matières employées dans la pharmacie et les industries chimiques.

	Quantités. — Kilog.	Valeurs. — Pesetas.
Drogues simples	453.800	183.500
Couleurs, encres et vernis	56.900	52.200
Produits chimiques et pharmaceutiques	2.110.700	735.900
Amidons, fécules industrielles, savons	97.500	69.000
Parfumerie	400	3.700
Total en 1902		1.044.300
— 1901		1.221.000
Différence		— 176.700

Drogues simples.

Provenance :

France, 164,542 kilog.; Hollande, 90,339 kilog.; Portugal, 8,511 kilog.; Belgique, 56,013 kilog.; Angleterre, 34,460 kilog.; Allemagne, 20,499 kilog.; Mexique, 4,609 kilog.; Norvège, ,539 kilog.; Turquie, 311 kilog.

Produits chimiques et pharmaceutiques.

Provenance :

Italie, 896,186 kilog.; Angleterre, 838,109 kilog.; Portugal, 30,260 kilog.; France, 62,356 kilog.; Allemagne, 27,557 kilog.; Belgique, 6,241 kilog.

4e classe. — **Coton brut ou manufacturé.**

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Fils et tissus de coton	13.500	236.300
Total en 1902		236.300
— 1901		292.700
Différence		— 56.400

Fils et tissus de coton.

Provenance :

Angleterre, 6,524 kilog.; Allemagne, 4,011 kilog.; Suisse, 1,230 kilog.; France, 1,030 kilog.; Autriche, 395 kilog.; Portugal, 341 kilog.

5e classe. — **Chanvre, lin, jute et autres fibres végétales brutes ou manufacturées.**

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Chanvre, lin, jute et abaca en étoupes ou peignés	95.200	241.400
Corderie	9.900	26.700
Fils et tissus de chanvre et de lin	1.000	8.700
Total en 1902		276.800
— 1901		226.800
Différence		+ 50.000

Chanvre, lin, jute et abaca en étoupes ou peignés.

Provenance :

Angleterre, 62,428 kilog.; Italie, 14,197 kilog.; Portugal, 6,363 kilog.; Russie, 5,000 kilog.; Iles Philippines, 3,599 kilog.; France, 3,564 kilog.

6e classe. — **Laine, poils et crins bruts ou manufacturés.**

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Tissus de laine	14.600	391.200
Total en 1902		391.200
— 1901		447.100
Différence		— 55.900

Tissus de laine.

Provenance :

France, 4,221 kilog.; Autriche, 4,034 kilog.; Allemagne, 3,093 kilog.; Angleterre, 2,744 kilog.; Portugal, 267 kilog.; Belgique, 202 kilog.

7e classe. — Soie en cocons, bourres, fils et tissus.

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Tissus de soie	300	21.200
Total en 1902		21.200
— 1901		14.600
Différence		+ 6.600

8e classe. — Papier et ses applications.

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Pâte à papier	34.800	11.300
Papier à écrire	3.300	7.800
Papier imprimé	4.300	15.000
Cartons et papiers divers	7.100	5.600
Total en 1902		39.700
— 1901		80.700
Différence		— 41.000

9e classe. — Bois et ouvrages en bois.

	Quantités.	Valeurs.
		Pesetas.
Bois de construction (mètres cubes)	15.538	1.399.200
Bois ouvrés, meubles, etc. (kilog.)	31.800	46.900
Charbon de bois, bois à brûler, liège, sa-ette et osier (kilog.)	200.000	20.500
Total en 1902		1.466.600
— 1901		1.530.600
Différence		— 64.000

Bois de construction.

Provenance :

Portugal, 12,289 mètres cubes ; Suède, 2,452 mètres cubes ; États-Unis, 797 mètres cubes.

10e classe. — **Animaux et dépouilles d'animaux employées dans l'industrie.**

	Quantités.	Valeurs.
	—	—
		Pesetas.
Animaux vivants (têtes)	11.062	603.800
Cuirs et peaux bruts (kilog.)	556.900	1.592.700
Cuirs tannés, sellerie, maroquinerie (kilog.)	600	9.400
Graisses animales (kilog.)	145.900	131.300
Engrais artificiels (kilog.)	16.000	3.200
Dépouilles d'animaux (kilog.)	2.500	11.100
Rogue de morue (kilog.)	338.900	169.400
Total en 1902		2.520.900
— 1901		1.718.400
Différence		+ 802.500

Animaux vivants.

Provenance : Portugal, 11,062 têtes.

Cuirs et peaux bruts.

Provenance :

République Argentine, 456,219 kilog.; Uruguay, 95,228 kilog.; Maroc, 5,438 kilog.

Graisses animales.

Provenance :

Angleterre, 142,405 kilog.; Allemagne, 1,444 kilog.; Norvège, 1,304 kilog.; Belgique, 418 kilog.; Portugal, 320 kilog.

Rogue de morue.

Provenance :

Norvège, 297,194 kilog.; Angleterre, 31,843 kilog.; France, 5,190 kilog.; Allemagne, 4,660 kilog.

11e classe. — **Instruments et machines employés dans l'agriculture et l'industrie.**

	Quantités.	Valeurs.
	—	—
	Kilog.	Pesetas.
Horlogerie, appareils pour les sciences	9.500	39.900
Machines	412.500	943.200
Matériel de chemin de fer	63.400	32.100
Total en 1902		1.015.200
— 1901		2.466.900
Différence		— 1.451.700

Machines.

Provenance :

Angleterre, 286,329 kilog.; Allemagne, 83,234 kilog.; France, 26,944 kilog.; États-Unis, 5,692 kilog.; Belgique, 4,854 kilog.; Portugal, 3,803 kilog.; Italie, 1,617 kilog.

12e classe. — Substances alimentaires.

	Quantités. — Kilog.	Valeurs. — Pesetas.
Volaille	343.400	944.300
Viandes salées	3.600	3.600
Beurre	2.800	13.900
Morue	2.149.000	1.718.500
Poisson frais	113.200	35.500
Céréales, légumes et fruits	2.102.300	539.200
Cacao	296.800	546.200
Café	98.400	197.000
Cannelle et autres épices	3.100	8.100
Thé	3.900	11.700
Vins et liqueurs alcooliques	12.500	28.200
Graines et fourrages	22.400	3.500
Œufs et fromages	690.600	869.100
Total en 1902		4.918.800
— 1901		3.963.200
Différence		+ 955.600

Volailles.

Provenance : Portugal, 343,400 kilog.

Morue.

Provenance :

Norvège, 2,128,335 kilog.; Angleterre, 16,275 kilog.; France, 3,413 kilog.; Portugal, 64 kilog.

Céréales, légumes et fruits.

Provenance :

Russie, 1,213,353 kilog.; République Argentine, 843,544 kilog.; Portugal, 43,001 kilog.; République de l'Uruguay, 1,044 kilog.; Allemagne, 770 kilog.; France, 589 kilog.

Cacao.

Provenance :

Venezuela, 245,462 kilog.; Équateur, 48,507 kilog.; Divers pays, 2,811 kilog.

Café.

Provenance :

Venezuela, 40,386 kilog.; Puerto-Rico, 30,779 kilog.; Guatemala, 6,904 kilog.; Salvador, 6,524 kilog.; Nicaragua, 6,717 kilog.; Brésil, 5,430 kilog.; Costa-Rica, 1,029 kilog.; divers pays, 595 kilog.

Œufs et fromages.

Provenance :

Portugal, 650,374 kilog.; Hollande, 39,108 kilog.; France, 532 kilog.; Angleterre, 464 kilog.; Belgique, 125 kilog.

13e classe. — Articles divers.

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Boutons et objets en corne, écaille, baleine et ambre	800	8.500
Caoutchouc et toiles cirées	8.500	19.700
Passementerie	1.400	28.000
Articles de bureau	2.000	23.900
Total en 1902		80.100
— 1901		227.400
Différence		— 147.300

EXPORTATION.

Les quantités et les valeurs des marchandises exportées en 1902, classées comme précédemment, sont inscrites dans le tableau suivant où on a indiqué également, pour les articles d'exportation les plus importants, la répartition des quantités entre les divers pays de destination:

Première classe :

	Quantités.	Valeurs.
Eaux minérales (litres)	337.800	256.700
Minerai (kilog.)	29.500	3.200
Verre et faïence (kilog.)	18.000	8.300
Total en 1902		268.200
— 1901		344.100
Différence		— 75.900

Eaux minérales.

Destination :

Cuba, 233,519 litres; République Argentine, 30,164 litres; Chili, 24,390 litres; Uruguay, 21,045 litres; Portugal, 16,040 litres; Angleterre, 3,860 litres; France, 2,980 litres; Brésil, 2,960 litres; Allemagne, 2,855 litres.

2e classe :

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Fers et aciers ouvrés	31.100	36.900
Total en 1902		36.900
— 1901		—
Différence		+ 36.900

3e classe :

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Ergot de seigle	13.000	51.800
Couleurs en poudre	43.800	12.800
Tartre brut	28.500	28.000
Carbure de calcium	60.400	31.800
Total en 1902		124.400
— 1901		80.200
Différence		+ 44.200

4e classe :

Tissus de coton.

Destination : Chili, 31,566 kilog.; Portugal, 498 kilog.

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Tissus de coton	32.100	236.800
Total en 1902		236.800
— 1901		52.500
Différence		+ 184.300

5e classe :

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Tissus de chanvre et de lin	8.600	19.500
Total en 1902		19.500
— 1901		86.900
Différence		— 67.400

6e classe :

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Couvertures de laine	300	3.000
Total en 1902		3.000
— 1901		—
Différence		+ 3 000

7e classe :

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas.
Tissus de soie	200	11.600
Total en 1902		11.600
— 1901		—
Différence		+ 11.600

8e classe :

	Quantités.	Valeurs.
	Kilog.	Pesetas
Papier de toute sorte	1.100	4.900
Total en 1902		4.900
— 1901		6.300
Différence		— 1.400

9e classe :

	Quantités.	Valeurs.
		Pesetas.
Bois en grume (tonnes)	1.382	214.100
Bois ouvrés (kilog.)	53.300	26.200
Total en 1902		240.300
— 1901		185.000
Différence		+ 55.300

10e classe :

	Quantités.	Valeurs.
		Pesetas.
Chevaux, juments, mules, mulets et ânes (têtes)	359	42.900
Bétail de race bovine (têtes)	21.101	4.220.200
— ovine (têtes)	4.919	49.100
Porcs (têtes)	4.308	258.400
Peaux (kilog.)	76.500	160.900
Graisses animales (kilog.)	120.900	58.000
Total en 1902		4.789.500
— 1901		5.320.600
Différence		— 531.100

Tous les articles inscrits dans la dixième classe, à l'exception des graisses animales, ont été exportés à destination du Portugal.

11e classe :

	Quantités.	Valeurs.
	—	—
		Pesetas.
Guitares (pièces)	286	4.300
Total en 1902		4.300
— 1901		1 700
Différence		+ 2.600

12e classe :

	Quantités.	Valeurs.
	—	—
	Kilog.	Pesetas.
Volaille (kilog.)	9.900	23.800
Jambons et viandes salées (kilog.)	7.900	15.800
Beurre (kilog.)	2.300	4.600
Poisson frais (kilog.)	2.138.800	641.600
Langoustes (kilog.)	39.900	55.900
Sardine salée (kilog.)	1.324.300	503.200
Poulpe sec (kilog.)	152.900	137.700
Fruits et légumes (kilog.)	379.400	118.500
Safran et piment (kilog.)	5.700	5.400
Huile d'olive (kilog.)	7.300	7.900
Vins et liqueurs (litres)	201.700	67.700
Sardines à l'huile (kilog.)	3.725.600	3.725.600
Saucissons (kilog.)	6.500	19.400
Œufs (kilog.)	349.100	558.700
Total en 1902		5.885.800
— 1901		5.592.100
Différence		+ 293.700

Poisson frais.

Destination : Portugal, 2,138,800 kilog.

Sardine salée.

Destination :

Italie, 810,710 kilog.; France, 153,025 kilog.; Portugal, 115,008 kilog.; Cuba, 87,509 kilog.; République Argentine, 71,961 kilog.; Brésil, 50,946 kilog.; Chili, 21,667 kilog.; Philippines, 11,394 kilog., Uruguay, 2,089 kilog.

Cet article comprend, outre la sardine salée et pressée, préparée selon les anciennes méthodes du pays, la sardine conservée en saumure en employant les procédés introduits par des industriels italiens. Cette sardine, dite anchoitée, est pour la plus grande partie expédiée à destination de Gênes.

Poulpe sec.

Destination :

Portugal, 139,266 kilog.; Italie, 7,800 kilog.; Brésil, 5,060 kilog.; République Argentine, 800 kilog.

Fruits et légumes.

Destination :

Portugal, 206,053 kilog.; Brésil, 58,732 kilog.; Cuba, 55,605 kilog.; République Argentine, 49,273 kilog.; Uruguay, 7,075 kilog.; Chili, 1,812 kilog.; Allemagne, 850 kilog.

Sardines à l'huile.

Destination :

France, 1,019,357 kilog.; Cuba, 606,509 kilog.; République Argentine, 413,592 kilog.; Philippines, 391,484 kilog.; Allemagne, 359,492 kilog.; Angleterre, 284,754 kilog.; Chili, 259,170 kilog.; Belgique, 165,409 kilog.; divers, 225,825 kilog.

Les prix de vente des conserves de sardines à l'huile, pour les divers modèles de boîtes en usage, ont été :

Caisse de 100 boîtes dites « quarts », 18 à 24 pesetas.

Caisse de 100 boîtes dites « demies », 40 à 50 pesetas.

Caisse de 50 boîtes dites « kilos », 40 à 50 pesetas.

Caisse de 12 boîtes dites « triples » (poids brut environ 43 kilog.), 32 à 38 pesetas.

Commerce avec la France.

Pour ce qui se rapporte spécialement au commerce avec la France, les résultats comparatifs des années 1902 et 1901, sont exprimés par les chiffres suivants :

	Pesetas.
Valeurs des marchandises importées de France : 1902. .	390.700
— — 1901. .	671.000
Différence.	— 280.300
Valeurs des marchandises exportées à destination de France : 1902.	1.151.200
Valeurs des marchandises exportées à destination de France : 1901.	865.500
Différence.	+ 285.700

Nous devons donc constater en même temps qu'une diminution sur la valeur de nos importations, un accroissement considérable de valeur des produits exportés à destination des ports français.

NAVIGATION.

Le service sanitaire du port de Vigo a noté, en 1902, l'entrée de 69 bâtiments de guerre et de 1,640 bâtiments de commerce soit un total de 1,709. On avait eu, en 1901, 58 bâtiments de guerre et 1,642 bâtiments de commerce, en tout 1,700 navires. C'est pour l'année 1902 une différence en plus de 11 bâtiments de guerre et une différence en moins de 2 bâtiments de commerce.

Si, d'autre part, on compare le tonnage des bâtiments de commerce pour les deux années on a :

	1902.	1901.	Différence.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires espagnols	452.627	496.352	— 43.725
— étrangers	698.467	667.598	+ 30.869
Total	1.151.094	1.163.950	— 12.856

Si, laissant de côté ce qui se rapporte à la marine de guerre, on recherche quelle est, dans le mouvement maritime de ce port, l'importance comparative de la navigation à vapeur et de la navigation à voiles, on trouve les chiffres suivants :

	1902.	1901.	Différence.
Nombre des vapeurs	909	888	+ 21
— des voiliers	731	754	— 23
	1.640	1.642	— 2
Tonnage des vapeurs	1.119.466	1.134.578	— 15.112
— voiliers	31.628	29.372	+ 2.256
	1.151.094	1.163.950	— 12.856

Ce qu'il importe de retenir de ce tableau, c'est que, sur 100 navires, 44 sont des voiliers dont le tonnage total reste au-dessous de 3 0/0 du tonnage des vapeurs.

Au point de vue du genre de navigation, les bâtiments entrés peuvent se grouper comme suit :

	1902.	1901.
Navires de cabotage	1.097	1.068
Navires espagnols venant directement d'un port étranger	46	62
Navires espagnols venant de l'étranger et ayant fait escale dans un port espagnol	189	208
Navires étrangers venant directement d'un port étranger	257	222
Navires étrangers ayant fait escale dans un port espagnol	120	140
	1.709	1.700

Le classement par provenance des bâtiments donne :

	1902.	1901.
Europe	1.611	1.589
Amérique	95	98
Afrique	2	5
Océanie	»	6
Asie	1	2
	1.709	1.700

Le tableau qui suit indique la part prise par les divers pavillons dans le mouvement maritime :

Pavillons.	1902.	1901.
Espagnol	1.332	1.337
Anglais	157	159
Allemand	93	85
Français	63	60
Suédois et norvégien	36	30
Russe	16	4
Italien	5	5
Américain (U. S.)	2	»
Portugais	1	11
Hollandais	1	3
Argentin	1	1
Japonais	1	»
Persan	1	
Danois	»	1
Uruguayen	»	1
Grec	»	1
Monégasque	»	
Roumain	»	1
	1.709	1.700

Des 63 bâtiments français inscrits au tableau précédent, pour l'année 1902, 20 appartiennent à la marine de guerre et 43 à la marine marchande, savoir : 18 à la Compagnie des Messageries Maritimes, 17 à la Compagnie des Chargeurs Réunis et 8 à divers armateurs.

Les deux Compagnies ont introduit dans leurs itinéraires des modifications dont les heureuses conséquences ont déjà commencé à se faire sentir. D'un côté, la Compagnie des Messageries Maritimes a rétabli l'escale de Vigo pour ses paquebots, au retour de l'Amérique du Sud et, d'autre part, la Compagnie des Chargeurs Réunis, qui n'envoyait, à Vigo, que ses vapeurs de la ligne de la Plata par Ténériffe, a commencé à y envoyer aussi ceux de sa ligne du Brésil par Leixoes et Lisbonne.

Les navires des Compagnies de naviagtion transatlantique sont attirés à Vigo, moins par les quantités de marchandises à transporter que par l'importance du mouvement de passagers entre ce port et ceux du Brésil et de la Plata. On peut évaluer à 16,000 le nombre des voyageurs ayant pris passage, soit à 'aller, soit au retour, sur les vapeurs destinés à ce service.

X. Ducloux,
Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 19 NOVEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 278

Possessions anglaises d'Amérique.

LA TRINITÉ

Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 30 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix
257.	—	**Turquie d'Asie** : Commerce et navigation de Chypre en 1901	» 20
258.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Hong-Kong) : Hong-Kong pendant l'année commerciale 1902.	» 20
259.	—	**Chili** : Commerce du Chili en 1901	» 30
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'État de Washington	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg	» 20
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902	» 20
271.	—	**Angleterre** Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial)	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902	» 20
	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902	» 10

POSSESSIONS ANGLAISES D'AMÉRIQUE

LA TRINITÉ.

Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902.

Port-d'Espagne,... Le commerce général de la Trinidad pendant l'année fiscale 1er avril 1901-31 mars 1902 s'est élevé d'après les statistiques officielles publiées par l'administration des douanes à 5,097,251 liv. st.

L'ensemble des transactions pendant les trois derniers exercices 1899-1900-1901-02, se répartit comme suit :

Importations.

Nature des marchandises.	Valeur en livres sterling. 1899.	1900.	1901-1902.
Marchandises soumises aux droits.	1.383.743	1.350.966	1.382.831
Lingots et espèces monnayées. . .	252.984	125.288	93.461
Marchandises exemptes de droits. .	519.978	569.605	654.778
Marchandises en transit.	379.265	454.258	519.530
Total. . .	2.535.965	2.500.258	2.651.600

Exportations.

Produits de la colonie.	1.771.975	1.691.282	1.554.310
Lingots et espèces monnayées. . .	153.914	109.526	73.501
Réexportations.	267.737	329.342	298.310
Transit	379.265	454.399	519.530
Total des exportations. .	2.572.891	2.584.549	2.445.651
Total général. . .	5.108.856	5.084.807	5.097.251

Ainsi que le fait ressortir ce tableau les importations ont subi non compris les lingots et espèces monnayées et les marchandises en transit une augmentation de 173,888 liv. st. sur 1899 et de 157,038 liv. st. sur 1900.

Quant aux exportations totales elles accusent une diminution

de 127,240 liv. st. comparées avec celles de 1899 et de 138,898 livres sterling par rapport à l'année 1900, portant principalement sur les produits de la colonie (sucre et cacao) et les lingots et espèces monnayées.

Bien que l'ensemble des échanges pendant l'exercice que j'examine ait été inférieur de 11,609 liv. st. à l'année 1899 qui a été la plus prospère, cet écart n'a eu aucune répercussion sur la prospérité de cette colonie, le commerce à l'importation et les revenus douaniers ayant été plus favorables que les années précédentes.

En ce qui concerne la valeur des marchandises en transit, cette branche de l'importation a subi, depuis quelques années, une augmentation constante. Il est évident que la surtaxe de 30 0/0 frappant toutes les marchandises provenant des Antilles à destination du Venezuela en est la principale cause.

En effet, le transit qui s'élevait en 1899 à 379,265 liv. st. a atteint en 1901-02 le chiffre de 519,530 liv. st., soit une différence en faveur de ce dernier exercice de 140,265 liv. st.

Le commerce de la Trinidad aurait incontestablement bénéficié pour une large part de ces achats, si le Venezuela n'avait pas imposé ce droit différentiel il y a une vingtaine d'années dans le but de favoriser l'importation directe. Des démarches ont bien été faites à différentes reprises en vue de faire rapporter le décret et tout récemment encore, une demande dans ce sens a été adressée au Secrétaire d'Etat des Colonies à Londres par le gouvernement de l'île, mais jusqu'à ce jour, cette question n'a pas reçu de solution.

J'ai dit plus haut que la valeur totale des marchandises importées avait atteint en 1901-02, 2,651,600 liv. st.

En voici la répartition par pays d'origine comparée avec l'année 1900 :

Pays de provenance.	1900.	1901-1902.	Différence En plus.	Différence En moins
	(Livres sterling.)			
Grande-Bretagne	881.894	920.509	38.605	»
Colonies anglaises	169.344	213.689	44.345	»
États-Unis	605.405	674.147	68.742	»
Venezuela	652.751	600.410	»	52.341
Hollande	53.544	83.695	30.151	»
Antilles hollandaises	325	787	462	»
France	70.929	70.518	»	411
Antilles françaises	3.442	12.508	9.066	»
Allemagne	32.056	36.383	4.327	»
Espagne	17.532	15.924	»	1.608
Italie	328	9.179	8.851	»
Portugal	8.702	7.977	»	725
Autriche	720	2.166	1.446	»
Autres pays	3.286	3.711	325	»
Totaux	2.500.258	2.651.600	206.390	55.085

Il ressort de ce relevé que tous les pays, à l'exception du Venezuela, de la France, de l'Espagne et du Portugal, ont augmenté leurs importations générales.

L'Angleterre a naturellement la plus grosse part dans ce trafic ; elle a bénéficié, en 1901-1902, de 38,605 liv. st., et les colonies anglaises de 44,345 liv. st. Dans ce dernier chiffre, le Canada figure pour 32,713 liv. st. Viennent ensuite les États-Unis dont l'augmentation est de 68,742 liv. st. Les ventes de ce pays ont pris, dans ces dernières années, un très grand développement, dû surtout à sa proximité avec cette colonie et aux bas prix de ses produits qui font à ceux de l'Angleterre et aux nôtres une concurrence qui s'accentue chaque année. La Hollande, avec un gain de 30,151 liv. st., mais dont le transit absorbe la plus grosse part. Les Antilles françaises ont importé 9,066 liv. st. de plus qu'en 1900. L'Allemagne, l'Autriche et l'Italie ont également contribué à l'accroissement général.

Le Venezuela a subi une perte de 52,341 liv. st. portant presque entièrement sur les marchandises en transit. Cette diminution doit être attribuée aux événements dont ce pays est le théâtre depuis environ trois ans, ce qui a obligé les importateurs vénézuéliens à restreindre leurs achats.

Quant à la France, qui venait immédiatement après l'Angleterre comme puissance européenne dans ses importations, elle occuperait, d'après les statistiques anglaises, le troisième rang. Il n'en est heureusement pas ainsi, car non seulement la diminution constatée ne porte que sur le transit, tandis, qu'au contraire, ses ventes à la Trinidad ont augmenté, en 1901-1902, de 417 liv. st., mais encore nos envois ont été certainement plus considérables que ceux qui nous sont attribués, attendu que beaucoup de nos produits, empruntant la voie d'Angleterre, sont compris dans les expéditions de ce dernier pays. Nos ventes pourraient encore s'accroître si nos négociants et nos industriels voulaient tenter quelques efforts en offrant sur cette place des produits à des prix abordables et conformes au goût de la population, tels que les articles de Paris, la parfumerie, très recherchée par la classe aisée, les chaussures, les chapeaux légers pour dames et enfants, la passementerie, les étoffes légères : mousseline, percales, les cachemires, foulards, etc. Il est vrai que les étoffes anglaises se vendent à de bas prix, mais elles ne font pas un aussi long usage que les nôtres, surtout celles de couleur qui déteignent au premier lavage. Le papier à lettres fantaisie trouverait une vente assez courante. Quant aux conserves alimentaires, dont une grande partie provient d'Angleterre et des États-Unis, nous pourrions augmenter notre clientèle, à la condition toutefois de produire aussi bon marche que nos concurrents, car dans le cas contraire, malgré la bonne qualité des produits français, nos industriels ne doivent pas songer à rivaliser avec les Anglais et surtout avec les Américains.

Je crois devoir faire remarquer à cette occasion que certaines conserves de fabrication française, importées ici par une maison de Londres, se vendent à la Trinidad dans de meilleures conditions de prix que les mêmes articles portés sur les prix courants de nos fabricants ; on se demande alors pourquoi nos exportateurs font des concessions plus avantageuses aux importateurs anglais qu'à ceux qui seraient tentés de s'adresser directement à eux. On est donc obligé de s'approvisionner en Angleterre pour certains de nos produits alimentaires, tandis que le contraire devrait avoir lieu.

En ce qui concerne nos vins, cognacs, beurres, huiles de table, liqueurs, etc., ils jouissent toujours de la préférence de la population occupant une situation aisée, malgré la concurrence des articles similaires étrangers, mais il ne faut pas s'attendre à ce que nos importations dans ce groupe soient susceptibles de prendre de grandes proportions, ces produits n'étant pas à la portée de toutes les bourses.

Le tableau comparatif suivant donne la nomenclature des principales marchandises importées à la Trinidad pendant les années 1900-1901-1902, abstraction faite du transit qui s'est élevé à 582,698 liv. st.

Produits importés.	1900. Quantités.		Valeur en livres sterling.	1901-1902. Quantités.		Valeur en livr. sterl.
Gomme de Balata		»	41.677		»	74.741
Farines et biscuits	barriques	218.843	170.865	Barriques	230.377	186.351
Pois indiens	livres	1.631.590	6.659	livres	2.748.907	12.334
Maïs et avoine	boisseaux	197.409	20.351	boisseaux	228.881	28.398
Pois et haricots		»	8.252		»	12.371
Riz	livres	20.252.966	111.745	livres	19.348.697	105.181
Lingots et espèces		»	52.638		»	30.293
Beurre	livres	595.877	22.888	livres	567.846	24.864
Saindoux	livres	1.617.770	28.644	livres	1.608.140	28.557
Ciment	barriques	41.883	16.039	barriques	42.692	17.359
Bougies		»	9.068		»	7.368
Fromages	livres	244.158	6.822	livres	262.692	7.448
Cacao	livres	4.543.273	137.869	livres	4.778.929	129.958
Houille et coke	tonnes	24.866	28.201	tonnes	44.507	48.496
Café	livres	414.382	6.931	livres	596.433	9.353
Faïence et verrerie		»	20.100		»	24.006
Poissons	livres	7.484.607	62.220	livres	7.493.878	68.193
Quincaillerie		»	109.282		»	146.682
Cuirs manufacturés, chaussures		»	47.513		»	42.693
Machines		»	21.085		»	40.303
Engrais	tonnes	4.632	27.786	tonnes	3.362	23.643

Produits importés.	1900. Quantités.		1900. Valeur en livres sterling.	1901-1902. Quantités.		1901-1902. Valeur en liv. st.
Bières	gallons	219.431	39.663	gallons	317.128	47.164
Produits pharmaceutiques	.	»	14.138		»	14.544
Viandes	livres	6.261.592	79.350	livres	6.005.014	78.755
Lait concentré		»	14.375		»	20.237
Huiles de table	gallons	32.354	7.004	gallons	42.227	9.433
Pétrole	gallons	440.457	20.613	gallons	480.705	17.500
Farine de lin	livres	4.704.671	14.282	livres	4.344.010	13.903
Savons	livres	3.656.042	26.005	livres	2.503.292	20.531
Bœufs et animaux vivants	nombre	26.053	50.741	nombre	33.460	66.255
Esprits et eaux-de-vie médicinales	gallons	38.776	18.029	gallons	39 420	18.812
Sucre	livres	526.472	5.078	livres	395.709	2.961
Bois de construction	pieds	12.261.112	54.909	pieds	11.076.692	48.708
Tabacs non manufacturés	livres	563.683	10.510	livres	560.915	9.952
Cigares et cigarettes	livres	59.907	7.762	livres	69.111	9.738
Tissus		»	328.149		»	308.414
Légumes		»	28.225		»	30.677
Vins	gallons	196.225	28.569	gallons	173.209	26.642
Divers		»	13.415		»	15.001
Totaux		»	1.973.209		»	2.068.902

La gomme de Balata et les bœufs vivants, dont l'importation augmente chaque année, proviennent presque en totalité du Venezuela, le premier de ces articles et une partie des animaux vivants sont réexportés. La progression constatée dans l'envoi des machines est due aux fortes commandes faites par le gouvernement local et par la Compagnie Canadienne de Tramways qui ont fondé à Port-d'Espagne plusieurs lignes à traction électrique. Les principaux fournisseurs sont l'Angleterre et les États-Unis.

Les approvisionnements de charbons ont été plus considérables en 1901-1902 que pendant les années antérieures. Les bâtiments de guerre anglais et les vapeurs de commerce qui auparavant faisaient leurs provisions à Sainte-Lucie, prennent maintenant le combustible dont ils ont besoin à La Trinidad. Il est même question de créer à Port-d'Espagne un dépôt de charbons pour la marine de guerre où les bâtiments de commerce pourront s'approvisionner. Cette colonie étant de plus en plus fréquentée par des navires de toute provenance, il est probable que l'importation de la houille et du coke augmentera dans de notables proportions.

Le principal importateur de cet article est l'Amérique du Nord qui a expédié 27,172 tonnes contre 855 fournies par l'Angleterre.

La diminution dans les achats de **tissus** a été assez considérable. La perte s'est élevée à 19,735 liv. st. due aux événements dont le Venezuela est le théâtre depuis plusieurs années. C'est l'Angleterre qui en a supporté tout le poids.

La cause principale de la baisse qui s'est produite dans les envois de **biscuits**, provient de ce que la farine tend à prendre peu à peu la place du riz et des biscuits dans l'alimentation de la population indienne que l'on évalue à environ 80,000 âmes.

Les commandes de **farine** se sont accrues de 14 0/0 sur 1900 et de 40 à 50 0/0 sur les importations des cinq dernières années. Ce sont les États-Unis et le Canada qui approvisionnent ce marché de cet article.

Bien que les expéditions de **saindoux** et d'**oléo-margarine** aient été moindres pendant le dernier exercice de 107 liv. st., il est probable que dans un avenir prochain ces deux produits arriveront à se substituer aux beurres de qualités inférieures qui sont largement mélangés d'eau et de sel.

La baisse à l'entrée du **fer manufacturé** pour constructions doit être attribuée aux approvisionnements considérables faits en 1900. Les négociants se sont donc bornés à renouveler une partie de leurs stocks de vente courante.

Les **bougies** ont subi des fluctuations sensibles. Cet article est remplacé peu à peu par le pétrole qui se vend à bas prix et est, par suite, à la portée de toutes les bourses.

Le **lait concentré** dont le coût est de 0 dollar 09 cents la

boîte est très recherché tant par la population pauvre que par la classe aisée, car le prix du lait de vache étant ici assez élevé, 0.60 à 0.70 le litre, il en résulte pour le consommateur une économie sérieuse. C'est ce qui explique l'accroissement constaté en 1901-02. Les envois de la Grande-Bretagne ont fléchi, tandis que ceux des États-Unis et de l'Allemagne ont progressé.

L'Angleterre qui avait autrefois le monopole des **ardoises**, des **briques**, du **ciment** et de la **chaux**, se voit peu à peu distancée par les États-Unis dont le trafic se développe chaque année aux dépens des anciens fournisseurs de la colonie.

La **bière** provient en grande partie de l'Allemagne et de l'Autriche et ce n'est que depuis peu que les Etats-Unis ont réussi à faire concurrence aux provenances de ces deux pays.

Je crois utile de signaler les progrès réalisés dans les importations par le Canada dont le chiffre est certainement plus considérable que celui qui lui est attribué dans les statistiques de la douane, une partie des marchandises de ce pays ayant sans doute été portée au compte des États-Unis. Il faudrait, pour avoir une idée à peu près exacte du montant des expéditions du Canada, ajouter à son total 40,000 liv. st. Cette amélioration dans les transactions de ce dernier pays avec cette colonie provient, en premier lieu, de ce que deux lignes canadiennes de vapeurs mettent mensuellement ce pays en communications avec la Trinidad et, en second lieu de ce qu'un grand nombre de négociants du « Dominion » et de voyageurs de commerce viennent offrir sur place et non par correspondance les produits susceptibles de trouver un débouché facile. Le Canada a même commencé à importer des vins produits à Ontario ; on prétend qu'ils sont de bonne qualité et que la vente pourrait par la suite prendre une plus grande extension.

L'Italie dont le trafic avec la Trinité était presque nul a, par l'établissement d'une ligne directe et rapide de paquebots, augmenté également ses importations aux dépens de Marseille.

Les relevés suivants donnent le détail des principales marchandises françaises qui sont le plus demandées sur le marché de la Trinidad :

Beurres.

	1900.		1901-02.	
France	12.605	livres sterling.	12.521	livres sterling.
Angleterre	7.073	—	7.478	—
États-Unis	1.824	—	2.444	—
Canada	860	—	1.721	—
Allemagne	227	—	256	—
Antilles anglaises	»	—	204	—
Danemark	75	—	121	—
Guyane anglaise	134	—	100	—
Totaux	22.888	livres sterling.	24.864	livres sterling.

Sur une importation totale de 24,864 liv. st., nous avons fourni sur ce marché un peu plus de la moitié, nous tenons donc encore le premier rang. La Grande-Bretagne vient immédiatement après ; elle accuse une plus-value de 405 liv. st. sur 1900, tandis que nos ventes diminuent graduellement chaque année, malgré la réputation justifiée de nos beurres. Le terrain que nous avons perdu a été gagné, en partie, par le Canada qui commence à devenir pour certains de nos articles un concurrent redoutable.

On fabrique du beurre frais, mais en petites quantités à la Trinidad, il se vend au détail 2 schillings, la livre anglaise de 454 grammes. Il n'est d'ailleurs pas probable que cette colonie puisse fournir la quantité nécessaire à sa consommation. Elle est donc et sera pendant longtemps encore tributaire des marchés étrangers. Le beurre de qualité inférieure importé contient généralement 12 0/0 de sel. On a trouvé quelquefois à l'analyse jusqu'à 20 0/0. Il se vend au détail 0 dollar 30 c. la livre anglaise.

Fromages.

	1900.		1901-02.	
États-Unis	4.686	livres sterling.	4.641	livres sterling.
Canada	625	—	1.044	—
Angleterre	733	—	912	—
Hollande	255	—	438	—
Venezuela	207	—	228	—
France	256	—	149	—
Allemagne	60	—	30	—
Italie	»	—	4	—
Autres pays	»	—	2	—
Totaux	6.882	livres sterling.	7.448	livres sterling.

Nous avons perdu la légère avance de 1900 sur les années précédentes. Les États-Unis malgré un recul insignifiant occupent la première place. Le Canada a bénéficié d'une augmentation sensible : 419 liv. st., due à l'activité déployée par les agents commerciaux de ce pays qui envoient chaque année de nombreux voyageurs.

Je crois devoir faire remarquer que le chiffre de nos importations n'est pas rigoureusement exact, une grande partie de nos produits, très appréciés ici, empruntant la voie anglaise, sont compris dans les totaux de la Grande-Bretagne. Je crois toutefois que nos fromages pourraient trouver sur cette place un plus grand débouché.

Chocolats.

	1900.		1901-02.	
Angleterre	518	livres sterling.	901	livres sterling.
France	10	—	322	—
Venezuela	14	—	4	—
Guyane anglaise	»	—	3	—
Totaux	542	livres sterling.	1.230	livres sterling.

Ce sont surtout des bonbons de chocolat et des cacaos en poudre que l'Angleterre importe, tandis que nos ventes consistent en tablettes de chocolat marques Menier et François. La plus demandée et la plus connue est la première marque et j'ai tout lieu de supposer qu'elle sera plus recherchée par la suite.

Confiserie.

	1900.		1901-02.	
Angleterre	3.829	livres sterling.	2.934	livres sterling.
États-Unis	210	—	705	—
France	21	—	40	—
Allemagne	»	—	11	—
Guyane anglaise	15	—	»	—
Venezuela	»	—	8	—
Totaux	4.075	livres sterling.	3.698	livres sterling.

Les envois de l'Angleterre comprennent principalement des bonbons acidulés qui sont d'une vente courante. Nos produits gagneraient à être plus connus.

Poissons secs et salés. — Sardines.

	1900.		1901-02.	
Canada	39.248	livres sterling.	52.035	livres sterling.
États-Unis	15.077	—	7.916	—
Angleterre	3.175	—	4.317	—
Venezuela	1.083	—	802	—
Antilles anglaises	3.124	—	2.041	—
France	197	—	521	—
Espagne	238	—	115	—
Autres pays	78	—	»	—
Totaux	62.220	livres sterling.	68.193	livres sterling.

Le Canada approvisionne presque complètement le marché de la Trinidad, nos expéditions consistent surtout en sardines à l'huile. Bien qu'il se soit produit une légère augmentation dans nos ventes nous ne pouvons songer, à cause des prix, à lutter avec le Canada, ni avec les États-Unis. Il est à prévoir que le monopole de cet article sera accaparé entièrement par le premier de ces pays. Les poissons secs et salés sont d'une vente courante, car ils forment la base de la nourriture d'une grande partie de la population.

Viandes conservées.

	1900.		1901-02.	
États-Unis	73.870	livres sterling.	73.577	livres sterling.
Angleterre	4.673	—	3.556	—
Amérique du Sud	»	—	1.050	—
Canada	332	—	253	—
France	102	—	182	—
Colonies anglaises	»	—	63	—
Allemagne	45	—	50	—
Autres pays	328	—	24	—
	79.350	livres sterling.	78.755	livres sterling.

Ces viandes sont consommées dans l'intérieur du pays.

Lait concentré.

	1900.		1901-02.	
Angleterre	14.288	livres sterling.	17.637	livres sterling.
États-Unis	79	—	1.473	—
Allemagne	»	—	751	—
Hollande	»	—	247	—
France	»	—	111	—
Canada	8	—	14	—
Antilles anglaises	»	—	4	—
	14.375	livres sterling.	20.237	livres sterling.

Cet article, ainsi que j'en ai indiqué la cause, accuse une augmentation notable sur l'exercice précédent. Nous figurons pour une valeur insignifiante ; malheureusement, il est à craindre que nos ventes, au lieu de prendre une plus grande extension, ne subissent un arrêt complet. Nos laits concentrés ne peuvent résister à la température tropicale de ce pays.

Huiles d'olive et autres.

	1900.		1901-02.	
France	4.871	livres sterling.	6.807	livres sterling.
États-Unis	936	—	1.423	—
Angleterre	899	—	613	—
Espagne	219	—	161	—
Portugal	»	—	54	—
Italie	»	—	21	—
Divers	77	—	»	—
	7.004	livres sterling.	9.079	livres sterling.

Nous vendons les trois quarts des huiles qui se consomment ici. Notre situation s'est un peu améliorée, mais nous avons

encore beaucoup à faire si nous voulons récupérer les fortes pertes subies les années précédentes, qui se sont élevées, en 1900, à 9,500 liv. st. par rapport à l'année 1896.

Le prix d'une bouteille d'huile d'olive est de 2 fr. 30 à 2 fr. 35. Les expéditions se font en panier de 12 demi-bouteilles longues, à raison de 12 fr. 25 le panier. Les huiles de provenance anglaise, qui sont de qualité supérieure, sont fournies par la maison Crosse et Blackwel, de Londres, et portent la marque « Pure Lucca Oil ». Celles d'origine française sont importées par la maison James Plagniol et Cie, de Marseille. Il est difficile à de nouvelles marques de s'établir ici, à moins de faire de la réclame dans les journaux de la localité, ce qui ne laisse pas d'être assez coûteux.

Pois secs.

	1900.		1901-02.	
États-Unis	6.608	livres sterling.	9.833	livres sterling.
Canada	251	—	612	—
France	707	—	603	—
Portugal	»	—	583	—
Colonies anglaises	»	—	256	—
Angleterre	133	—	359	—
Autres pays	256	—	125	—
	8.252	livres sterling.	12.371	livres sterling.

Tandis que tous les pays ont participé à l'augmentation qui s'est produite en 1901-1902, nos ventes n'ont cessé de décroître pendant les six dernières années. Le Canada a depuis quelque temps gagné beaucoup de terrain. C'est un nouveau facteur avec lequel il faudra compter dans un avenir prochain, principalement en ce qui concerne les produits alimentaires de consommation courante.

Sucre.

	1900.		1901-02.	
Angleterre	1.572	livres sterling.	1.004	livres sterling.
Allemagne	1.422	—	1.002	—
États-Unis	1.387	—	929	—
Colonies anglaises	»	—	15	—
France	»	—	8	—
Venezuela	2	—	3	-
Divers	695	—	»	—
	5.078	livres sterling.	2.961	livres sterling.

Si, ce qui est probable, cette colonie, pour se conformer aux stipulations de la convention de Bruxelles, réduit les droits sur les sucres étrangers à environ 5 fr. les 100 kilog, cet article sera l'objet d'un commerce plus actif.

Cognacs et eaux de-vie.

	1900.		1901-02.	
France	2.567	livres sterling.	2.768	livres sterling.
Angleterre	2.976	—	1.750	—
Allemagne	271	—	257	—
Hollande	2	—	224	—
Autres pays	»	—	27	—
	5.829	livres sterling.	5.026	livres sterling.

Il s'est produit une légère augmentation dans nos ventes, tandis que celles de l'Angleterre ont baissé de 1,226 liv. st. Les whiskys et les gins de toute provenance dont la consommation est favorisée par la différence de prix faisant à nos cognacs une concurrence désastreuse, il est probable que nos importations ne feront guère de progrès.

Genièvre.

	1900.		1901-02.	
Hollande	2.144	livres sterling.	2.210	livres sterling.
Angleterre	682	—	426	—
Allemagne	322	—	348	—
France	»	—	25	—
Autres pays	32	—	11	—
	3.180	livres sterling.	3.020	livres sterling.

Whiskys.

	1900.		1901-02.	
Angleterre	7.065	livres sterling.	8.330	livres sterling.
États-Unis	167	—	184	—
Divers	56	—	37	—
	7.228	livres sterling.	8.551	livres sterling.

La Hollande fournit presque tout le genièvre, et l'Angleterre le whisky. Depuis que les droits sur les vins ont été augmentés, beaucoup de Trinidadiens ont remplacé le vin par le whisky qu'ils mélangent à leurs repas en petite quantité avec de l'eau. Quelques-uns le font par goût, d'autres par économie. Comme la consommation de ces deux produits a une tendance à se développer, il est à craindre que nos cognacs et eaux-de-vie n'en subissent le contre-coup.

Rhum, liqueurs et esprits.

	1900.	1901-02.
Angleterre	879 livres sterling.	1.194 livres sterling.
Colonies anglaises	60 —	75 —
France	323 —	458 —
Colonies françaises	42 —	137 —
Etats-Unis	125 —	184 —
Allemagne	105 —	194 —
Venezuela	139 —	66 —
Divers	69 —	25 —
	1.732 livres sterling.	2.215 livres sterling.

Nos liqueurs gagneraient à être plus connues, car si nos producteurs tentaient quelques efforts, ils en retireraient des avantages appréciables.

Vins mousseux.

	1900.	1901-02.
Angleterre	799 livres sterling.	1.022 livres sterling.
France	909 —	866 —
Allemagne	66 —	243 —
Hollande	54 —	67 —
Italie	» —	48 —
Autres pays	8 —	10 —
	1.836 livres sterling.	2.256 livres sterling.

Vins en bouteilles.

	1900.	1901-02.
France	2.915 livres sterling.	2.972 livres sterling.
Angleterre	1.117 —	1.329 —
Espagne	256 —	258 —
Portugal	74 —	45 —
Allemagne	» —	250 —
Hollande	131 —	17 —
Divers	232 —	449 —
	4.594 livres sterling.	5.320 livres sterling.

Vins en fûts.

	1900.	1901-02.
Angleterre	476 livres sterling.	442 livres sterling.
France	10.473 —	9.278 —
Allemagne	64 —	102
Hollande	» —	39 —
Espagne	10.431 —	7.918 —
Portugal	271 —	411 —
Italie	245 —	662 —
États-Unis	154 —	132 —
Divers	25 —	72 —
	22.139 livres sterling.	19.056 livres sterling

D'après les statistiques de la douane nos opérations à l'exception des vins en bouteilles seraient inférieures à celles de 1900. Il n'en est rien, car une grande partie de nos vins mousseux et autres ayant emprunté la voie anglaise a été comprise dans les envois de la Grande-Bretagne. Nous pouvons donc considérer que nos produits n'ont pas subi de perte, au contraire, un indice évident qu'ils jouissent toujours d'une bonne renommée c'est que ceux d'origne espagnole, dont les prix de revient sont plus bas que les nôtres, ont diminué comparativement avec 1900 de 2,513 liv. st. Ce commerce n'a pas fait de grands progrès depuis 1896, d'ailleurs la consommation des vins et spiritueux ne me paraît pas susceptible de se développer dans de plus grandes proportions, les droits de douane grevant ces articles d'une taxe à l'entrée de 15 liv. st. par barrique de vin et de 3 sch. 3 p. par 6 bouteilles de vin.

Quant aux vins mousseux de provenance allemande, ils ont bénéficié d'une légère augmentation due à l'immigration allemande et à l'établissement de maisons allemandes qui s'adonnent toutes au commerce d'importation.

Les ventes de l'Italie ont progressé rapidement ; cela tient à ce que ce pays a, depuis deux ou trois ans, un service régulier de paquebots entre Gênes et New-York qui dessert les ports de Marseille, Barcelone et les Antilles anglaises. Les négociants italiens ont mis à profit l'établissement de cette ligne pour se créer ici, ainsi que dans les colonies avoisinantes, des débouchés à notre détriment, et cela avec d'autant plus de facilité que les représentants des maisons françaises ne font, dans ces régions, que de rares apparitions.

Tabacs manufacturés, cigares et cigarettes.

	1900.	1901-1902.
Angleterre	4.402 livres sterling.	4.872 livres sterling.
Etats-Unis	1.962 —	2.959 —
Colonies anglaises	1.084 —	1.282 —
Cuba et Puerto-Rico	56 —	375 —
France et colonies	100 —	103 —
Divers	158 —	147 —
Totaux	7.762 livres sterling.	9.738 livres sterling.

Nous n'intervenons, dans ce total, qne pour une quantité insignifiante, comparée avec les provenances de l'Angleterre et des États-Unis. Nos cigarettes et les tabacs caporal et scaferlati en paquets sont consommés par les Français et les descendants d'anciennes familles françaises.

Articles de consommation non dénommés.

	1900.		1901-1902.	
Angleterre	14.005	livres sterling.	12.791	livres sterling.
Etats-Unis	2.567	—	4.068	—
France	1.182	—	2.533	—
Colonies anglaises	612	—	755	—
Allemagne	151	—	469	—
Divers	284	—	470	—
Totaux	19.801	livres sterling.	21.086	livres sterling.

Ce qui a été dit pour les vins quant à la provenance peut s'appliquer également à ce groupe, dont une partie attribuée à l'Angleterre est d'origine française.

Cuir non manufacturé.

	1900.		1901-1902.	
Angleterre	4.289	livres sterling.	4.877	livres sterling
États-Unis	977	—	1.615	—
France	328	—	146	—
Allemagne	179	—	36	—
Colonies anglaises	101	—	121	—
Venezuela	27	—	70	—
Totaux	5.901	livres sterling.	6.865	livres sterling.

Nous n'avons pris part, en 1901-1902, dans ce commerce, que pour une valeur à peu près nulle, nos cuirs ne pouvant rivaliser avec ceux de l'Angleterre et des États-Unis dont les prix sont plus réduits.

Chaussures.

	1900.		1901-1902.	
Angleterre	37.333	livres sterling.	26.328	livres sterling.
États-Unis	6.692	—	11.740	—
Venezuela	886	—	2.516	—
Allemagne	274	—	1.009	—
France	1.624	—	762	—
Divers	704	—	608	—
Totaux	47.513	livres sterling.	42.963	livres sterling.

Les pertes de l'Angleterre sont de 11,000 liv. st. et celles de la France de 862 liv. st.; par contre, les autres pays ont bénéficié d'une plus-value notable. Ce fait est d'autant plus regrettable que nos chaussures, qui sont d'une forme plus élégante et d'une confection mieux soignée que celles de fabrication anglaise et américaine se vendraient couramment.

Articles manufacturés.

Confections.

	1900.		1901-1902.	
Angleterre	52.355	livres sterling.	43.926	livres sterling.
Colonies anglaises	98	—	223	—
France	3.959	—	3.638	—
États-Unis	2.087	—	3.125	—
Allemagne	1.307	—	1.873	—
Espagne	1.531	—	823	—
Italie	»	—	205	—
Divers	276	—	134	—
Totaux	62.298	livres sterling.	53.347	livres sterling.

Chapeaux.

Angleterre	9.076	livres sterling.	13.013	livres sterling.
France	2.659	—	1.238	—
États-Unis	11	—	498	—
Italie	»	—	342	—
Allemagne	128	—	159	—
Divers	24	—	213	—
Totaux	11.947	livres sterling.	15.463	livres sterling.

Bonneterie, mercerie.

Angleterre	9.979	livres sterling.	11.869	livres sterling.
Antilles anglaises	2.093	—	3.500	—
Allemagne	92	—	505	—
France	144	—	78	—
États-Unis	32	—	46	—
Divers	2	—	»	—
Totaux	12.342	livres sterling.	15.998	livres sterling.

Comparées avec 1900, nos ventes dans ce groupe, à l'exception des confections, ont baissé de moitié. Toutefois, il faut tenir compte que les données ci-dessus ne représentent pas très exactement le montant de nos importations dont une partie a dû être mise au compte de la Grande-Bretagne pour les mêmes raisons indiquées plus haut. Quoi qu'il en soit, nous n'occupons pas la place à laquelle nous pourrions prétendre, nos modes et nos confections étant ici, comme ailleurs, des plus appréciées.

Tissus divers.

	1900.		1901-1902.	
Angleterre	204.885	livres sterling.	182.099	livres sterling.
États-Unis	7.877	—	15.584	—
France	1.827	—	2.174	—
Allemagne	1.139	—	1.014	—
Divers	845	—	702	—
	216.575	livres sterling.	201.573	livres sterling.

Sur un total de 201,573 liv. st. nous n'intervenons que pour un chiffre très restreint. L'Angleterre perd 15,000 liv. st. Les États-Unis ont progressé d'environ 7,000 liv. st. Bien que nous ne puissions faire une grande concurrence aux tissus anglais et américains à cause de la différence des prix, nos mousselines, nos percales, nos casimirs légers, etc., pourraient trouver ici un débouché suffisamment rémunérateur. Nos industriels devraient tenter quelques efforts pour accroitre leur clientèle.

Poterie, faïence.

	1900.	1901-1902.
Angleterre . .	4.499 livres sterling.	8.058 livres sterling.
Allemagne . .	1.824 —	2.454 —
France	1.457 —	765 —
États-Unis . .	231 —	150 —
Divers	249 —	341 —
	8.260 livres sterling.	11.768 livres sterling.

Verrerie.

Allemagne . .	6.023 livres sterling.	4.740 livres sterling.
Angleterre . .	4.065 —	5.730 —
États-Unis . .	1.597 —	1.386 —
France	39 —	94 —
Hollande. . . .	» —	112 —
Divers	» —	230 —
	11.840 livres sterling.	12.238 livres sterling.

Nos opérations dans ce groupe sont presque nulles. En ce qui concerne l'article faïence nous avons perdu en 1901-1902 le terrain que nous avions gagné depuis 1896. Il faut ici de la faïence ordinaire et à bon marché. Il en est de même pour la verrerie qui se vend difficilement au delà d'un certain prix.

Meubles.

	1900.	1901-1902.
États-Unis . .	4.528 livres sterling.	5.551 livres sterling.
Angleterre . .	3.830 —	5.472 —
Autriche . . .	378 —	978 —
Allemagne . .	860 —	1.134 —
Portugal . . .	57 —	384 —
France. . . .	195 —	202 —
Canada	73 —	102 —
Divers	9 —	82 —
	10.137 livres sterling.	13.910 livres sterling.

L'ameublement le plus usité à la Trinité est celui dit de Vienne provenant en grande partie de l'Amérique du Nord. Ce pays importe également des meubles en paille. C'est du reste le

genre de mobilier qui convient le mieux parce qu'il résiste à l'action du climat et n'est jamais endommagé par les vers rongeurs. Les meubles en noyer et en bois blanc se détériorent rapidement. Les gros meubles sont, en général, fabriqués par les grands magasins dans leurs ateliers. Ils emploient à cet effet des bois durs du pays. Certains petits meubles fantaisie tels que fauteuils, chaises, canapés, légèrement rembourrés sur le siège et de fabrication américaine sont assez recherchés.

Produits pharmaceutiques.

	1900.		1901-1902.	
Angleterre	9.337	livres sterling.	10.321	livres sterling.
Etats-Unis	4.277	—	5.367	—
Allemagne	988	—	126	—
France	815	—	678	—
Colonies anglaises	435	—	357	—
Colonies françaises	»	—	24	—
Divers	»	—	185	—
	15.852	livres sterling.	17.058	livres sterling.

Nous fournissons à la Trinidad une plus grande valeur de produits pharmaceutiques que celle consignée sur les statistiques. La diminution constatée indique tout simplement que nous avons expédié en 1901-1902 une quantité plus grande de ces articles par bâtiments anglais. Il n'existe pas une seule pharmacie à Port-d Espagne qui ne soit pourvue de nos spécialités.

On fait ici un usage assez considérable d'eaux de Vichy et de Saint-Galmier.

Le coût d'une caisse de 60 bouteilles d'eau de Saint-Galmier est de 7 liv. st. 20, soit en francs 39 fr. 80. Une caisse de 25 bouteilles d'eau de Vichy, se paie 5 liv. st. 50. L'eau de Vichy en demi-bouteilles se vendrait couramment.

Je crois utile de recommander à nos exportateurs s'ils veulent augmenter leur clientèle dans ce pays ainsi que dans les autres Antilles anglaises, de suivre l'exemple des Américains et des Allemands qui accompagnent leurs produits d'explications en anglais, français et espagnol.

Papier.

	1900.		1901-02.	
France	3.408	livres sterling.	5.269	livres sterling.
Angleterre	3.573	—	3.879	—
États-Unis	455	—	1.073	—
Allemagne	553	—	191	—
Colonies anglaises	22	—	205	—
Hollande	»	—	134	—
Divers	»	—	18	—
	8.011	livres sterling.	10.769	livres sterling.

L'importation, à peu près stationnaire depuis cinq ans, a subi un accroissement sensible. Les articles désignés sous la présente rubrique sont les papiers d'emballage bon marché, couleurs paille et gris foncé. Les premiers provenant de Marseille seraient susceptibles d'un plus grand débouché si leurs dimensions étaient de 0m 23 1/2 sur 0 m37 1/2 et étaient, en outre, légèrement gommés sur une de leurs faces. Le papier paille est importé par balles de 20 rames chaque, lesquelles contiennent 20 cahiers de 24 feuilles. Le prix courant en gros est de 4.80 à 5 liv. st. la balle ; on n'en expédie jamais de grandes quantités à la fois.

Papeterie.

	1900.		1901-02.	
Angleterre	6.790	livres sterling.	9.244	livres sterling.
États-Unis	652	—	547	—
Allemagne	89	—	18	—
Hollande	22	—	»	—
France	1	—	26	—
Canada	»	—	62	—
Divers	»	—	33	—
	7.564	livres sterling.	9.930	livres sterling.

Importation nulle. La papeterie anglaise, malgré son prix élevé, doit la réputation dont elle jouit à sa bonne qualité. Nous pourrions toutefois, pour nos papiers à lettre fantaisie, augmenter nos opérations.

Savons.

	1900.		1901-02.	
Angleterre	20.718	livres sterling.	17.669	livres sterling.
États-Unis	3.104	—	2.307	—
France	2.065	—	199	—
Allemagne	5	—	52	—
Italie	»	—	119	—
Canada	101	—	168	—
Divers	12	—	17	—
	26.005	livres sterling.	20 531	livres sterling.

Nos savons, principalement ceux de Marseille, ont rétrogradé d'une façon notable. Ils avaient fait depuis 1896 des progrès sensibles ; malheureusement, les produits similaires anglais et américains, notamment ceux de Liverpool, font aux nôtres une concurrence de plus en plus grande par suite de la différence des prix. D'autre part, il s'est créé à la Trinidad trois fabriques de savon, et cette industrie, qui est favorisée par les droits de douane, un cent par livre, a largement contribué à la perte que nos savons ont éprouvée pendant le dernier exercice, soit environ 1,800 liv. st. Les ventes de l'Angleterre et des États-Unis ont, pour la même cause, rétrogradé de près de 4,000 liv. st.

Parfumerie.

	1900.	1901-02.
Angleterre	1.151 livres sterling.	1.100 livres sterling.
France	1.582 —	712 —
États-Unis	526 —	636 —
Allemagne	23 —	45 —
Divers	» —	86 —
	3.282 livres sterling.	2.544 livres sterling.

Nos importations, comparées avec celles de 1900, ont diminué de moitié, tandis que le contraire aurait dû se produire, notre parfumerie étant toujours très appréciée.

Il faut donc attribuer cette mévente à la situation troublée du Venezuela, qui, d'habitude, s'approvisionne à la Trinidad.

Articles divers manufacturés.

	1900.	1901-02.
Angleterre	49.506 livres sterling.	54.127 livres sterling.
Colonies anglaises	2.806 —	6.357 —
États-Unis	18.818 —	19.607 —
Allemagne	3.060 —	2.362 —
France	2.861 —	5.653 —
Hollande	1.142 —	1.374 —
Divers	212 —	601 —
	78.405 livres sterling.	90.081 livres sterling.

5,653 liv. st. sur un total de 90,081 liv. st. dont 54,127 liv. st. à l'Angleterre et 19,607 aux États-Unis. Nos opérations dans ce groupe ont donc bénéficié d'une augmentation d'environ 2,500 livres sterling, par rapport à 1900. La plus-value totale, qui s'élève à près de 12,000 liv. st, est due aux nombreux travaux d'utilité publique effectués par la colonie en 1901-1902.

Or monnayé.

	1901-02.
Colonies anglaises	3.110 livres sterling.
— françaises	11.905 —
— danoises	666 —
Venezuela	255 —
	15.936 livres sterling.

En 1900, nos remises avaient été nulles, ce qui indique que les relations commerciales entre cette colonie et nos possessions des Antilles se sont améliorées.

TRANSIT.

La valeur des marchandises d'origine française entrées en transit à la Trinidad a subi d'assez importantes variations comparée avec l'exercice précédent.

Les divers éléments de ce mouvement sont :

	Livres sterling.		Livres sterling.	
Les huiles	744	contre	675	en 1900.
Spiritueux	110	—	76	—
Vins	1.454	—	2.769	—
Tissus divers	1.492	—	1.750	—
Quincaillerie	81	—	460	—
Marchandises diverses	2.346	—	1.185	—
	6.227	contre	7.210	en 1900.

Cette diminution est due à la situation politique du Venezuela qui a obligé les commerçants de la république voisine à restreindre leurs commandes.

EXPORTATION.

Ainsi qu'il a été dit plus haut la valeur des exportations de cette colonie s'est élevée en 1901-02 à 2,445,651 liv. st. contre 2,584,549 liv. st. en 1900. Les produits de la colonie sont en diminution de 137,000 liv. st., les lingots et espèces monnayées de 36,000 liv. st., les réexportations de 31,000 liv. st. Les marchandises en transit ont au contraire progressé de 65,000 liv. st.

Par classification les exportations de la Trinité pendant les années 1900-01-02 se répartissent comme suit :

Exportations.	Valeur en livres sterling. 1900.	1901-02.
Produits d'alimentation	1.709.827	1.591.685
Matières premières	545.570	478.489
Objets manufacturés	219.626	301.976
Espèces monnayées	118.452	73.501
Total	2.558.575	2.445.651

Dans ces chiffres sont compris les produits d'origine étrangère, ainsi que les marchandises entrées en transit.

Les principaux produits d'alimentation sont :

Cacao	954.291	livres sterling.
Sucre	453.304	—
Bitters	32.614	—
Mélasses	12.881	—
Noix de coco	20.771	—
Farine	14.528	—

Poissons et viandes conservées	9.079	livres sterling.
Vins	8.193	—
Bière	4.335	—
Rhum et spiritueux	16.662	—
Café	6.676	—
Riz	20.710	—
Huiles	2.891	—
Saindoux	1.488	—
	1.559.423	livres sterling.

Les matières premières comprennent :

Gomme de Balata	144.772	livres sterling.
Asphalte	160.215	—
Cuirs	123.133	—
Plumes	12.318	—
Bois	9.410	—
Fèves de Tonca	14.210	—
Engrais	600	—
Coprah	9.737	—
Tabac	7.024	—
Charbons	10.761	—
	492.180	livres sterling.

Les articles manufacturés sont les suivants :

Tissus	98.380	livres sterling.
Quincaillerie	22.225	—
Machines et accessoires	10.028	—
Savons	2.656	—
Pétrole	1.424	—
Articles manufacturés non dénommés	7.255	—
Marchandises diverses	158.499	—
	300.467	livres sterling.

La gomme de Balata, gomme intermédiaire entre le caoutchouc et la gutta-percha provient exclusivement de la Guyane vénézuélienne et est importée à la Trinidad par le port de Ciudad-Bolivar.

Les cuirs, les plumes et les fèves de Tonca sont également de la même provenance. Les autres produits originaires de ce dernier pays et ayant participé dans une certaine proportion au total des exportations sont : les noix de coco, le cacao, le café, le coprah, le tabac et le rhum. A part le sucre, le coprah, le cacao, l'huile de coco, le bitter, la mélasse et l'asphalte qui sont les principales ressources de la colonie; tous les autres articles exportés sont d'origine étrangère.

Voici, d'ailleurs, le tableau comparatif des principaux produits locaux exportés en 1900 et 1901-02 :

Produits.	Année 1900. Quantités.	Année 1900. Valeur.	Année 1901-02. Quantités.	Année 1901-02. Valeur.
		Livres sterling.		Livres sterling.
Asphalte brut (tonneaux).	133.905	134.000	127.748	127.748
Asphalte épuré —	16.847	33.695	15.648	31.296
Cacao (livres anglaises) .	30.383.808	852.568	30.154.768	847.416
Noix de coco (nombre). .	9.565.818	15.565	10.242.707	18.556
Café (livres anglaises) . .	19.152	427	26.432	459
Bière — . .	»	150	»	363
Mélasse (gallons).	777.279	26.165	482.762	12.881
Rhum —	57.602	4.040	178.151	14.403
Bitters —	37.138	37.138	32.614	32.614
Spiritueux —	12.687	2.556	»	»
Sucre (tonneaux)	40.619	550.027	45.254	452.210
Bois —	»	12.802	»	8.779
Légumes frais (tonneaux).	»	2.988	»	485
Coprah (livres anglaises).	»	3.378	927.016	3.248
Huile de coco (gallons). .	12.584	1.261	15.944	1.600
Divers — . .	»	14.522	»	2.192
Total . . .		1.691.282		1.554.320

Par pays de destination, la valeur totale des exportations, y compris le transit, se répartit ainsi qu'il suit :

Pays de destination.	Année 1900. Livres sterling.	Année 1901-02. Livres sterling.	Différence. En plus.	Différence. En moins.
Angleterre	983.055	706.173	»	276.882
Colonies anglaises. .	78.970	80.519	1.549	»
France	286.905	303.247	16.342	»
Colonies françaises .	14.720	7.463	»	7.257
Allemagne	68.625	52.694	»	15.931
Hollande	61.082	112.524	51.442	»
Colonies hollandaises	1.136	1.878	742	»
Autriche.	2.915	5.309	2.394	»
Portugal	1.695	1.975	280	»
Espagne	1.553	1.615	62	»
Italie.	619	778	159	»
États-Unis.	792.439	817.244	24.805	»
Venezuela.	289.054	342.984	53.930	»
Divers	1.781	11.248	9.467	»
Totaux . . .	2.584.549	2.445.651	161.172	300.070

Le commerce d'importation de la Trinidad a éprouvé, ainsi que le fait ressortir ce tableau, d'assez importantes fluctuations pendant l'exercice que j'examine.

Tandis que les achats de l'Angleterre ont diminué de 276,882 liv. st., tous les autres pays, à l'exception de nos colonies et de l'Allemagne, ont augmenté leurs approvisionnements. Les États-Unis, qui venaient en 1900 après l'Angleterre, occupent aujourd'hui une place prépondérante.

Les principaux pays sur lesquels sont dirigés les produits trinidadiens, à la consommation desquels nous prenons une large part, sont :

Asphalte naturel.

	Quantités.	Valeur.
	Tonnes.	Livres sterling.
Angleterre	14.615	14.615
Canada	2.830	2.830
France	4.144	4.144
Allemagne	5.383	5.383
Hollande	802	802
Autriche	1.108	1.108
Etats-Unis	99.274	99.274
Divers	181	181
Total	128.337	128.337

Asphalte épuré.

	Tonnes.	Livres sterling.
Angleterre	622	1.244
Colonies anglaises	613	1.226
France	425	850
Allemagne	12.059	24.118
Hollande	1.829	3.658
États-Unis	100	200
Total	15.648	31.296

Asphalte liquide.

	Gallons.	Livres sterling.
Angleterre	10.000	111
France	3.000	46
Allemagne	1.292	6
Etats-Unis	6.200	6
Total (tonnes 102)	20.492	169
Total général (tonneaux)	144.087	159.802

Les résultats en 1901-02 sont inférieurs à ceux de 1900 d'environ 7,000 tonnes, dus au stock considérable qui existait aux États-Unis au commencement du dernier exercice, et ce n'est que vers la fin de l'année que les commandes ont été plus considérables. La concurrence des asphaltes vénézuéliens n'est guère à craindre, pour le moment du moins, car, bien que ces

derniers soient, paraît-il, de qualité supérieure, le rendement est resté stationnaire et il faudrait, pour les exploiter dans de plus grandes proportions, effectuer des travaux fort coûteux que les propriétaires ne désirent pas entreprendre actuellement. La production des lacs d'asphalte vénézuéliens s'élève à environ 350,000 tonnes par an. Les exportations de la Compagnie américaine, d'une part, et celles des propriétaires réunis du lac d'asphalte, d'autre part, se sont élevées pendant ces six dernières années :

	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901-02.
			(Tonnes.)			
De la Compagnie.	87.000	103.000	80.400	108.500	116.700	112.200
Des particuliers. .	9.000	21.000	19.800	28.000	33.800	31.900
Total. . .	96.000	124.000	100.200	136.500	150.500	144.100

Cacao.

	Quintaux (112 livres).	Livres sterling.
Angleterre.	83.853	262.838
Canada	1.774	5.565
France.	89.196	281.557
Allemagne.	149	6.523
Hollande.	7.591	23.339
Autriche.	1.240	4.201
États-Unis	82.903	261.724
Divers.	553	1.669
Total. . .	269.239	847.416

On a déjà constaté dans les exportations une diminution en poids de 229,040 livres anglaises représentant une valeur de 5,162 liv. st. sur les résultats de 1900. Malgré cette réduction dans la production, la campagne a été en somme assez bonne pour la colonie surtout si on la compare aux années 1896-1897, 1898 et 1899. Cette perte provient de ce que la récolte pendant le quatrième trimestre 1901 a laissé à désirer par suite du manque de pluie. Les prix du cacao Trinidad se sont maintenus fermes variant de 67 à 71 schellings, le cacao d'une plantation a même obtenu un prix qui s'est élevé à 85 schellings les 112 livres (50 kilog. 848) tandis que le cacao ordinaire, sur le marché de Londres a été vendu de 62 à 64 schellings, une moins-value s'étant produite vers la fin de l'année. Pendant les six derniers exercices la moyenne des prix sur le marché de Londres a été en 1896 de 48 à 60 schellings, en 1897 de 65 à 70, en 1898 de 71 à 75, en 1899 de 72 à 80 et en 1900 de 68 à 75 schellings.

Les achats de la France ont augmenté de 32,957 liv. st., ceux des États-Unis de 25,746 liv. st., tandis que l'Angleterre a, au contraire, réduit ses approvisionnements de 77,746 liv. st. Le cacao de la Trinidad trouve donc en France un débouché sérieux

et il est probable que ce mouvement ascensionnel ne fera que s'accroître par la suite. Tous les cacaos destinés au continent sont expédiés au Havre sur les paquebots de la Compagnie Générale Transatlantique et ceux pour l'Amérique du Nord sont expédiés sur les marchés de New-York et d'Halifax.

Il se crée chaque année de nouvelles plantations, cette culture prenant peu à peu la place du sucre qui a été pendant longtemps la principale richesse du pays. Personne n'ignore, du reste, que les ressources de cette colonie comme des autres Antilles, d'ailleurs, viennent surtout de la culture cacaoyère et de la canne à sucre.

Café.

	Quintaux (112 livres).	Livres sterling.
Angleterre	92	183
Colonies anglaises	92	189
France	46	74
Divers	6	13
Total	236	459

La culture caféière est insignifiante et ne suffit pas à la consommation locale.

La nature du sol et le climat ne sont pas favorables à ce genre de culture.

Bitters.

	Galons.	Valeur en livres sterling.
Angleterre	10.679	10.679
Colonies anglaises	1.496	1.496
France	1.056	1.056
Colonies françaises	138	138
Allemagne	4.458	4.458
Hollande	4.645	4.645
États-Unis	8.775	8.775
Divers	1.262	1.262
Total	42.614	32.614

Ce produit se fabriquait il y a quelques années à Ciudad-Bolivar, mais, par suite de difficultés causées par les événements dont le Venezuela est souvent le théâtre, les fabricants MM. Siegert et Cie, vinrent s'établir définitivement dans cette colonie dotant ainsi ce pays d'une industrie prospère.

Bois.

	Pieds cubes.	Livres sterling.
Angleterre	22.151	1.884
Colonies anglaises	4.418	25
France	1.290	100
Allemagne	71.118	5.765
Hollande	12.262	1.005
Total	111.239	8.779

Les achats de bois de construction sont tombés de 12,802 en 1900 à 8,779 liv. st. en 1901-02. Cette diminution est causée par la difficulté que l'on éprouve actuellement de se procurer des bois provenant soit des terres domaniales, soit des terrains appartenent à des particuliers par suite de l'absence à peu près complète de voies de pénétration dans l'intérieur de l'île.

Mélasses.

Angleterre	112.622 gallons.	3.567 livres sterling.
Canada	136.286 —	3.502 —
Hollande	117.552 —	2.819 —
Portugal	74.249 —	1.900 —
États-Unis	34.835 —	870 —
Antilles anglaises	7.218 —	223 —
Total	482.762 gallons.	12.881 livres sterling.

La baisse en 1901-02 a été considérable. Les ventes ont été en 1900 de 776,975 gallons représentant une valeur de 26,157 livres sterling, d'où une différence en moins en livres sterling de plus du double. En 1900, nos colonies des Antilles avaient participé aux achats pour une somme de 12,140 liv. st. sur un total de 26,517 liv. st., absorbant ainsi près de la moitié de la production, mais par suite des droits élevés qui frappent les mélasses à leur entrée à La Martinique, ce dernier marché leur a été fermé, une grande partie du stock disponible a, en conséquence, été convertie en rhum sur place, et cette industrie, qui était peu prospère, il y a deux ans, commence à prendre un développement notable qui augmentera chaque année les droits d'entrée sur les rhums étrangers, tendant à favoriser la fabrication de ce produit.

Rhum.

Angleterre	177.252 gallons.	14.274 livres sterling.
Colonies anglaises	648 —	80 —
France	115 —	13 —
Allemagne	111 —	14 —
Divers	25 —	12 —
Total	178.151 gallons.	15.403 livres sterling.

L'Angleterre absorbe presque en totalité le rhum que l'on ne consomme pas à la Trinité. Les ventes ont de ce fait progressé de 144,603 gallons d'une valeur de 10,363 liv. st. comparées avec celles de 1900. Cette augmentation est due, ainsi que je le fais remarquer au chapitre précédent, à la perte du marché de la Martinique pour les mélasses, et qui a eu pour résultat une plus grande production de rhum.

Quant aux achats faits à la Trinidad par les nations étrangères et auxquels nous ne prenons aucune part, en voici la nomenclature :

Noix de coco.

	Quantités.	Livres sterling.
Angleterre.	6.820.798	11.815
Canada	251.510	502
Antilles anglaises. . . .	175.890	340
Allemagne.	252.246	502
Espagne.	52.400	104
États-Unis	2.689.863	5.293
Total. . .	10.242.707	18.556

La production locale de noix de coco a augmenté considérablement, mais les ventes sont restées à peu près stationnaires, les expéditions ont été toutefois supérieures en 1901-02 sur celles de 1900 de 3,000 liv. st. La noix de coco alimente depuis quelque temps des industries qui se sont créées. Les grosses noix sont seules exportées, les plus petites sont transformées en coprah ou en huile. Les 927,016 livres de coprah portées au tableau des exportations représentent 2 millions 750,000 noix de coco et les 16,000 gallons d'huile exportés, un million.

On fabrique également avec les noix de l'huile pour la consommation locale à l'usage des coolies surtout qui s'en servent pour la cuisine.

On peut dire, sans exagération, que cette colonie produit de 35 à 40,000,000 de noix de coco par an ; on n'en exporte donc à peu près que le quart, le reste étant consommé sur place. On estime toutefois que ce chiffre ne représenterait pas la production totale de noix. En effet, si l'on tient compte que 14,000 acres de terres sont d'après les statistiques officielles plantées en cocotiers, et que la contenance d'une acre est de 70 arbres donnant chacun un rendement minimum annuel de 50 noix de coco, la production locale s'élèverait donc à environ 50,000,000 par an.

Il existe six fabriques d'huile de noix de coco à la Trinidad et deux autres sont en voie de construction.

Mille noix de coco donnent de 22 à 24 gallons d'huile claire et 25 livres de déchet. En admettant que la valeur d'un gallon soit de 2 schellings et les déchets de 5/8 d'un penny (10 centimes), par livre, on peut déduire de ce calcul, qui est certainement au-dessous de la moyenne, que mille noix de coco produiraient un revenu de 1 liv. st. 5 sch. à 2 liv. st. 12 sch. 6 p. J'ai cru devoir fournir ces indications pour faire ressortir que cette industrie est plus importante qu'on ne le pense généralement. Il est même probable que les exportations d'huile de noix de coco prendront dans un avenir prochain un accroissement notable.

Le prix de ce produit varie selon la qualité et la grosseur:

1,000 noix de coco San-Blas se vendent de 23 à 26 dollars,
— San-Andres de 19 à 21 dollars,
— Jamaïque de 20 à 22 dollars,
— Baracoa (Cuba) de 18 à 19,
— Trinidad, de 16 à 18 dollars.

Sucre muscovado.

	Quintaux. (112 livres).	Livres sterling.
Angleterre	850	382
Canada	3.396	1.528
Colonies anglaises	905	407
Venezuela	527	237
Divers	79	35
Total	5.757	2.589

Sucre centrifuge.

	Quintaux. (112 livres).	Livres sterling.
Angleterre	42.326	21.160
Canada	3.035	1.510
États-Unis	45.809	22.900
Divers	258	120
Total	91.428	45.690

Sucre vacuum.

	Quintaux. (112 livres).	Livres sterling.
Angleterre	444.284	222.140
Canada	56.614	28.300
États-Unis	303.614	151.800
Divers	3.392	1.691
Total	807.904	403.931

Bien que la campagne sucrière ait été meilleure en 1901-190: qu'en 1900, la valeur a été comparativement inférieure à celle des années précédentes ; jamais, en effet, les prix n'ont été auss bas. Les exportations auraient même atteint un chiffre plu: élevé si l'on n'avait, dans l'espoir d'une plus-value des prix conservé en magasin une partie de la récolte. A Londres, le cristaux jaunes se cotaient en moyenne, défalcation faite de droits de douane, de 15 à 16 liv. st. par tonne, mais en déduisant les droits de l'année précédente soit : 3,16 liv. st. plus l fret et frais de magasinage prolongé évalués à 2 liv. st., 10 sch il ne revenait au producteur que 9 liv. st. 5 sch., à 9 liv. s 10 sch., coût de la fabrication. Les prix sur les marchés américains où les sucres de la Trinidad sont en partie expédiés, o même été inférieurs.

EXPORTATION.

Cette branche du commerce de la Trinidad comprend les marchandises entrées à la Trinidad pour être réexpédiées.

Sur une importation totale de 2,037,609 liv. st., il a été réexporté près de 300,000 liv. st. d'articles divers.

Malgré certaines circonstances défavorables le commerce prend chaque année un plus grand développement. Il a été, il est vrai, inférieur à celui de 1900, mais cette diminution n'est qu'accidentelle, elle est due, en effet, aux événements qui se déroulent au Venezuela depuis plusieurs années.

En général ce sont les provenances de l'Orénoque qui alimentent en grande partie le trafic. Les importations dans le fleuve se composent de produits alimentaires, tissus, quincaillerie et autres articles manufacturés. Les produits de l'Orénoque sont : le bétail, le café, le cacao, les peaux brutes: la valeur de ces articles a atteint en 1901-1902, 178,000 liv. st. Les peaux des différentes espèces d'animaux sauvages, la gomme de Balata, 145,000 liv. st., le caoutchouc et les plumes, 9,610 liv. st., les fèves de Tonca dont les achats augmentent chaque année et enfin l'or et le beaume de Copahu.

Remarques.

D'une façon générale aucune statistique d'importation ou d'exportation de la Trinité ne doit être considérée comme donnant une idée exacte des produits consommés dans le pays. D'une année à l'autre et dans tous les articles les chiffres varient d'une manière sensible. La raison provient de ce que la Trinité est un entrepôt dans lequel nombre d'autres Antilles et principalement le Venezuela viennent s'approvisionner. Suivant l'état politique de ce dernier pays, ses achats dans cette colonie varieront d'une façon considérable. Quant aux autres Antilles le commerce intercolonial subira également des fluctuations en raison des nombreuses quarantaines imposées par les différentes Antilles entre elles.

D'autre part, les statistiques officielles montreront que presque toutes les marchandises ont été importées pour la consommation locale ; en réalité il n'en est rien. En effet les droits de douane n'étant en général que de 5 0/0 *ad valorem*, les importateurs ont plus d'avantage à acquitter cette taxe que les droits prohibitifs d'entrepôt.

Droits de douane.

Les droits divers perçus et recouvrés par le service des douanes pendant les années 1899, 1900, 1901, 1902, ont atteint les chiffres suivants :

	1899.	1900.	1901-1902.
	(Livres sterling.)		
Droits d'importation	231.018	229.056	238.046
Droits d'exportation (asphalte)	35.956	38.538	38.032
Total	266.974	269.394	276.078
Redevances sur les asphaltes exportés	9.619	10.230	9.880
Taxes d'immigration	10.300	25.826	30.421
Location d'entrepôt	2.639	2.778	2.882
Droits de port	8.419	8.413	8.751
Divers	518	484	360
Total général	307.199	317.125	328.312

Les rendements de la douane ont été supérieurs de 11,187 livres sterling sur l'exercice précédent et de 21,113 liv. st. sur l'année 1899. Ces résultats sont donc des plus satisfaisants.

Comme on le voit l'exploitation des lacs d'asphalte est une source de revenus pour cette colonie tant au point de vue des ressources qu'elle en retire qu'au point de vue du mouvement de la navigation.

Les articles qui ont le plus contribué aux recettes douanières sont : les céréales, les narcotiques, les boissons et le pétrole. Ces produits ont participé au totol de 276,078 liv. st. dans les proportions suivantes :

	1899.	1900.	1901-1902.
	(Livres sterling.)		
Pain (biscuits)	»	1.102	970
Farine	»	29.134	32.376
Riz	»	21.120	21.197
Total	»	51.356	53.543
Tabac en feuilles	»	35.230	35.057
Tabac manufacturé	»	6.901	7.571
Opium	»	2.453	2.460
Ganja	»	1.825	3.243
Cigares et cigarettes	»	3.461	4.624
Total	»	49.870	52.955
Vins, bière, eaux-de-vie	43.996	42.331	43.101
Pétrole	15.695	16.517	17.893
Total	59.691	58.848	60.994
Total général	59.691	160.074	167.492

INDUSTRIE.

L'industrie est peu développée à la Trinidad ; indépendamment des usines sucrières qui sont assez nombreuses, il n'existe que quelques établissements dont les plus importants sont :

Une manufacture de cigares et cigarettes ;
Une manufacture d'allumettes ;
Deux fabriques de savon ;
Une fabrique de bougies ,
Une fabrique de biscuits ;
Une fabrique bitters Angostura ;
Deux fabriques de glace (glacières) ;
Une fabrique de bière ;
Quatre fabriques d'huile de coco ;
Une tannerie ;
Quatre scieries mécaniques.

Maisons de commerce.

Les principales maisons de commerce et d'importation sont (1) :

Je dois dire tout d'abord que le commerce **français** n'est représenté à la Trinidad que par deux maisons :

i Celles de MM. P. Goyet et Cie et de P. J. Marietti et Cie. Elles mportent toutes deux des produits alimentaires, des huiles, des vins, de la confiserie, enfin tout ce qui a trait au commerce de l'épicerie, elles sont honorablement connues.

Importateurs anglais :

La Compagnie Trinidad Shiping and Trading C°, commerce de provisions en gros ;

MM. Gordon, Grant and C°, commerce en gros de provisions ;

L. F. Ambard and Son, commerce de provisions ;

MM. Julian Archer et Cie (provisions) ;

MM. Ger. R. Alston and C° (provisions).

Maisons de nouveautés, produits alimentaires, vins, liqueurs, etc.

MM. Gvodwile and Wilson ;
Stephens and Scott ;
Smith, Brothers and C° ;
Wilson Son and C° (nouveautés) ;
Miller Brothers Limited ,
John Gendinning (nouveautés).

---

(1) Ces noms sont donnés à titre de simple indication et sans aucune responsabilité.

M. Pedro Prada, Espagnol, importe surtout des articles français de nouveautés.

Épiceries.

M. Joaquim Ribero;
MM. Haynes and C°;
MM. Croney and C°.

Produits pharmaceutiques.

MM. W.-C. Ross and C°. Cette maison fait également le commerce des vins, liqueurs, conserves, parfumerie, etc.

La seule maison française se livrant au commerce d'exportation du cacao est celle de M. Dranguet.

Banques.

The Colonial Bank, dont le siège est à Londres;

The Union Bank of Halifax, établie depuis deux ans à Port-d'Espagne.

NAVIGATION.

Le mouvement maritime de la Trinidad avec les pays étrangers, est représenté, en 1901-1902, à l'entrée, par 2,105 navires jaugeant 650,147 tonneaux et, à la sortie, par 2,562 bâtiments jaugeant ensemble 675,940 tonneaux, soit un total de 4,667 navires avec 1,326,087 tonneaux.

Ces bâtiments se répartissent comme suit :

Entrées.

	Nombre.		Tonnes.	
Voiliers anglais . . .	458		27.121	
Vapeurs —	262	720	367.679	394 800
Voiliers étrangers . .	1.142		73.110	
Vapeurs —	243	1.385	182.237	255.347
Totaux.		2.105		650.147

Sorties.

	Nombre.		Tonnes.	
Voiliers anglais . . .	463		33.824	
Vapeurs —	273	736	380.000	413.824
Voiliers étrangers . .	1.587		82.581	
Vapeurs —	239	1.826	179.535	262.116
Totaux.		2.562		675.940
Totaux généraux. . .		4.667		1.326.087

En 1900, le nombre de voiliers, à l'entrée, avait été de 2,558 navires jaugeant 109,661 tonneaux, tandis qu'en 1901-1902 il ne

s'est élevé qu'à 1,600 navires d'une capacité de 100,231 tonneaux, d'où une diminution dans la navigation à voiles de 958 unités représentant une perte pour la colonie de 9,430 tonneaux.

Par contre, les bâtiments à vapeur, entrés en 1901-1902, ont été plus nombreux ; le gain est de 73 navires et de 67,480 tonneaux.

Quant aux voiliers sortis, leur nombre a été, il est vrai, moindre que pendant l'exercice précédent, mais le tonnage a été plus considérable. La différence en moins est de 464 navires en 1901-1902, avec un tonnage en plus de 12,378 tonnes.

En ce qui concerne les vapeurs, le gain, par rapport à 1900, est de 76 unités représentées par 77,165 tonneaux.

Le résultat a donc été des plus satisfaisants pour la colonie, le tonnage tant à l'entrée qu'à la sortie ayant été plus élevé.

Par pavillon, les navires à l'entrée et à la sortie se répartissent comme suit :

Entrées.

Pavillons.	Voiliers.		Vapeurs.		Total.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Anglais . . .	458	27.121	262	367.679	720	394.800
Français. . .	1	289	53	63.390	54	63.679
Allemands . .	20	4.351	9	9.914	29	14.265
Espagnols.. .	3	1.045	1	205	4	1.250
Autrichiens .	1	530	»	»	1	530
Portugais. . .	11	2.973	»	»	11	2.973
Italiens . . .	5	2.779	11	16.225	16	19.004
Hollandais. .	11	2.326	47	52.515	58	51.841
Danois. . . .	5	1.153	»	»	5	1.153
Norvégiens. .	5	2.429	12	10.386	17	12.815
Russes. . . .	10	3.784	»	»	10	3.784
Américains . .	60	39.806	57	11.633	117	51.439
Vénézuéliens.	1.007	10.201	53	17.969	1.060	28.170
Grecs	1	364	»	»	1	364
Suédois. . . .	2	1.080	»	»	2	1.080
Total.	1.600	100.231	505	549.916	2.105	650.147

Sorties.

Pavillons.	Voiliers.		Vapeurs.		Total.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Anglais . . .	463	33.824	273	380.000	736	413.824
Français. . .	1	630	53	65.675	54	66.305
Allemands. .	21	4.583	10	10.979	31	15.562
Espagnols . .	3	1.184	»	»	3	1.184
Autrichiens .	1	530	»	»	1	530
Portugais . .	12	3.388	»	»	12	3.388
Italiens . . .	4	2.262	11	14.866	15	17.128
Hollandais. .	9	500	48	53.385	57	53.885
Danois. . . .	3	799	»	»	3	799
Norvégiens. .	6	4.286	7	6.529	13	10.815
Russes. . . .	11	4.549	»	»	11	4.549
Américains .	61	42.194	60	11.786	121	53.980
Vénézuéliens.	1.452	16.231	50	16.315	1.502	32.546
Grecs	1	364	»	»	1	364
Suédois . . .	2	1.081	»	»	2	1.081
Total.	2.050	116.405	512	559.535	2.562	675.940

Il ressort de ces tableaux que la part de notre pavillon ne comprend, sauf un voilier, que des bâtiments à vapeur, tandis qu'en 1900, le nombre de voiliers français ayant participé au mouvement général tant à l'entrée qu'à la sortie avait été plus considérable. Trente petits navires à voiles d'une jauge variant entre 18 et 50 tonneaux, avaient fréquenté ce port. Ils venaient de la Martinique et étaient affectés au transport des mélasses destinées à notre colonie pour la fabrication du rhum. Ce trafic ayant cessé, la navigation à voiles n'a été représentée à Port d'Espagne, en 1901-1902, que par un seul navire.

Notre navigation à vapeur a également diminué dans les proportions suivantes :

A l'entrée : huit unités et un tonnage de 15,474 tonneaux.

A la sortie : cinq vapeurs ; tonnage, 7,494 tonneaux.

Tous ces bâtiments sont des vapeurs cargo-boats de la Compagnie Générale Transatlantique, ligne Marseille-Colon. Ils ne faisaient escale dans ce port, en 1901-1902, que lorsque, à leur départ de Marseille, ils étaient assurés d'un minimum de 100 tonnes de marchandises ; mais actuellement ils desservent mensuellement Port-d'Espagne à l'aller, quelle que soit la quantité de marchandises qu'ils embarquent à Marseille. En ne fréquentant pas régulièrement cette colonie, la Compagnie Transatlantique facilitait la concurrence de la Compagnie italienne la Véloce, qui a créé, il y a quelques années, une ligne de cargo-boats entre Gênes et Port-Limon avec escale à Marseille

Barcelone et la Trinidad. Ces derniers enlevaient ainsi aux vapeurs de la Compagnie Transatlantique une partie du fret. Il est à présumer que cette mesure développera, dans un avenir prochain, les transactions avec le midi de la France.

Quant à la ligne Bordeaux-Trinidad-Colon, il est regrettable que la Compagnie Générale Transatlantique n'emploie pas de paquebots plus rapides, il en résulterait pour elle un accroissement dans le transport des marchandises et surtout des passagers, ces derniers préférant s'embarquer sur les bâtiments anglais à cause du prix de passage qui est moins élevé, et ensuite parce qu'ils font la traversée en moins de temps que les nôtres.

En ce qui concerne le pavillon anglais, il y a diminution en 1901-1902 par papport à 1900 :

A l'entrée, de 40 petits bâtiments à voiles et de 62 tonneaux.

A la sortie, le nombre de voiliers a également été moindre qu'en 1900 de 31 navires, mais le tonnage a été plus considérable. Le gain s'est élevé à 9,144 tonneaux.

La Grande-Bretagne occupe naturellement le premier rang dans le mouvement de la navigation à vapeur en augmentation de 57 bâtiments sur 1900, et avec un tonnage de 77,721 tonnes.

Le Venezuela vient après par le nombre de ses voiliers. A l'entrée : 1,007 navires en 1901-1902, contre 1,900 en 1900, soit une perte de 893 unités et 4,600 tonneaux.

A la sortie, 1901-1902, 1,452 navires avec 16,231 tonneaux, contre 1,866 en 1900 et 14,818 tonneaux ; perte : 414 petits voiliers et un gain de 1,413 tonneaux.

Les vapeurs battant pavillon vénézuélien qui ont fréquenté ce port pendant le dernier exercice, ont été supérieurs à l'entrée de 5 unités, mais le tonnage a été moindre qu'en 1900 de ,908 tonnes.

A la sortie, même constatation : 2 vapeurs en plus en 1901-902, mais diminution de 5,608 tonneaux.

Ces vapeurs appartiennent à la Compagnie américaine Orinoco Steamship C°; ils naviguent sous pavillon vénézuélien et ont le service entre ce port et Ciudad-Bolivar.

Par le tonnage, nous venons donc immédiatement après l'Angleterre.

Le pavillon hollandais, quant à la navigation à voiles, est resté stationnaire. Vapeurs : gain à l'entrée : 3 navires et environ 4,000 tonneaux.

A la sortie : gain : 6 vapeurs, 7,000 tonnes.

Viennent ensuite par le tonnage : les Italiens pour la navigation à vapeur et les Américains par le nombre de voiliers et de bâtiments à vapeur.

Les navires des autres nations, à l'exception des Allemands qui ont perdu près de 1,000 tonnes en 1901-1902, et les Autri

chiens, dont la navigation à vapeur n'a été représentée par aucun navire, n'ont guère fréquenté ce port.

En résumé, ce sont les Anglais, les Français, les Vénézuéliens, les Américains et les Hollandais qui ont le plus participé au mouvement général de la navigation.

Les deux tableaux suivants donnent la provenance et la destination directe des navires.

Provenance.

Provenance.	Voiliers. Nombre	Voiliers. Tonnage	Vapeurs. Nombre	Vapeurs. Tonnage	Total. Nombre	Total. Tonnage
Grande-Bretagne	12	3.896	41	72.271	53	76.167
Antilles anglaises	426	25.083	168	199.417	594	224.500
Canada	42	11.860	8	9.914	50	22.774
Indes anglaises	5	6.706	1	2.158	6	8.864
Guyane anglaise	6	3.537	36	41.075	42	44.612
France	2	855	3	3.611	5	4.466
Allemagne	5	2.696	»	»	5	2.696
Espagne et colonies	1	76	»	»	1	76
Portugal et colonies	7	2.652	1	838	8	3.490
Italie	2	1.392	7	10.953	9	12.345
États-Unis	22	13.410	46	60.022	68	73.532
Antilles danoises	7	1.504	»	»	7	1.504
Venezuela	1.034	11.898	165	105.914	1.199	117.812
Afrique	5	3.770	»	»	5	3.770
Amérique du Sud	12	7.384	2	1.328	14	8.712
Antilles françaises	7	1.946	22	35.876	29	37.822
Antilles hollandaises	2	329	4	5.756	6	6.085
Norvège	3	1.237	»	»	3	1.237
Puerto-Rico	»	»	1	783	1	783
Total	1.600	100.231	505	549.916	2.105	650.147

Destination des navires.

Destination.	Voiliers. Nombre	Voiliers. Tonnage	Vapeurs. Nombre	Vapeurs. Tonnage	Total. Nombre	Total. Tonnage
Grande-Bretagne	21	9.279	4	3.594	25	12.873
Indes anglaises	2	1.984	»	»	2	1.984
Canada	10	2.478	19	25.263	29	27.741
Antilles anglaises	416	17.722	130	153.227	546	170.949
Guyane anglaise	1	630	74	81.131	75	81.761
France	7	3.695	3	5.484	10	9.179
Allemagne	16	13.184	»	»	16	13.184
Portugal et colonies portugaises	4	743	1	1.593	5	2.336
Hollande	1	494	»	»	1	494
États-Unis	67	49.882	38	55.765	105	105.647
Antilles danoises	6	898	4	6.841	10	7.739
Antilles françaises	9	605	12	23.631	21	24.236
Venezuela	1.480	11.722	224	198.120	1.704	209.842
Amérique du Sud	1	99	1	1.581	2	1.680
Antilles américaines	8	2.375	2	3.305	10	5.680
Italie	1	615	»	»	1	615
Total	2.050	116.405	512	559.535	2.562	675.940

Sur un total de 2,050 voiliers ayant fréquenté le port de cette colonie en 1901-02, 330 bâtiments avec 38,975 tonneaux sont entrés sur lest, dont 11 anglais et 319 étrangers ; sur ce dernier chiffre, 260 venaient du Venezuela.

A la sortie : 202 voiliers sur lest, d'une capacité de 12,976 tonneaux, dont 32 anglais et 170 étrangers ; 157 à destination du Venezuela.

Vapeurs entrés sur lest : 9 anglais et 53 étrangers, dont 45 venant du Venezuela ; tonnage, 14,627 tonneaux.

Sortis : 9 anglais, 22 étrangers, soit 31 bâtiments d'une capacité de 12,882 tonneaux, dont 19 vapeurs à destination du Venezuela.

Les principales compagnies de navigation dont les navires desservent Port-d'Espagne sont les suivantes :

1° Pavillon français.

Compagnie générale transatlantique. — Ligne postale mensuelle. Service régulier. Bordeaux-Colon. Escale à l'aller et au retour. Départ de Bordeaux le 26 de chaque mois.

Ligne annexe postale mensuelle de Fort-de-France à Cayenne, avec escales régulières à l'aller et au retour à Sainte-Lucie, Port-d'Espagne, Demerari, Surinam et Cayenne. Ce service correspond avec le départ du paquebot qui part de Saint-Nazaire le 9 de chaque mois.

Ligne de Marseille-Colon. Escale facultative à l'aller à Port-d'Espagne (à partir du 1er juillet 1903, service régulier, arrêt à Port-d'Espagne à l'aller). Départ de Marseille le 8 de chaque mois.

Agents à la Trinité : MM. C. Léotaud and Son.

2° Pavillon anglais.

Royal Mail Steam Pack and C°. — Service postal. Ligne régulière de Southampton-Colon-Costa-Rica. Escales : Barbade, Port-d'Espagne, Jamaïque, Colon ; point terminus, Costa-Rica. Départ tous les quinze jours de Southampton, escale facultative au retour à Cherbourg.

Ligne annexe : service régulier, départ de la Barbade tous les quinze jours, coïncidant avec les départs et les arrivées de la grande ligne ; escales : Port-d'Espagne, les Antilles anglaises et françaises.

Cargo-boats installés pour le transport des passagers. Départ de Londres toutes les quatre semaines, avec escale au Havre au retour.

Service hebdomadaire régulier de tous les ports de la Trinidad, correspondance et passagers.

Service hebdomadaire régulier toutes les semaines entre Port-d'Espagne et l'île de Tobago.

Agents à la Trinidad : MM. F.-J. Scott and Son.

Compagnie Canadienne, Pickford and Black S.-S. C° : Ligne postale bimensuelle. Départ de Alifax ; point terminus, Demerari ; escales : Bermudes, Saint-Kitts, Antigua, Montserrat, Dominique, Sainte-Lucie, Saint-Vincent, Barbade, Port-d'Espagne, Demerari et vice-versa.

Agents : MM. Gordon, Grant and C°.

Compagnie anglaise Scrutton Line : Cargo-boats. Départ de Londres ; escales : La Barbade, Port-d'Espagne et les autres Antilles anglaises. Vont à la Guadeloupe quand ils ont du fret. A de certaines époques il y a deux départs mensuels.

Agents : La Compagnie The New Colonial C° Limited.

Compagnie anglaise Glasgow direct Steamers : Cargo-boats, service irrégulier, départ de Glasgow ; point terminus : Demerari, avec escales à la Barbade, et Port-d'Espagne, à l'aller et au retour.

Agents à la Trinidad : la Compagnie Trinidad Shipping and Trading C°.

Compagnie anglaise Frederic Leyland and C° : Ligne régulière, 2 départs par mois. Départ de Liverpool ; escales : La Barbade, Trinidad, la Guayra, Puerto-Cabello, Curaçao, Savanilla, Carthagène, Nouvelle-Orléans.

Agents à la Trinidad : Compagnie The New Colonial C°.

Compagnie anglaise Harrison Line : Cargo-boats pour passagers, entre Liverpool et l'Amérique Centrale, un départ par mois de Liverpool.

Agents à la Trinidad : MM. G.-N. Harrimann and C°.

3° Pavillon hollandais.

Compagnie hollandaise Koninklijke West-Indische Maildienst : Ligne postale, 2 départs par mois d'Amsterdam à New-York, *via* Pamaribo, Demerari, Trinidad, Carupano, Cumana, Guanta, la Guayra, Puerto-Cabello, Curaçao, Jacmel, les Cayes, Port-au-Prince, New-York. Itinéraire inverse au retour, avec escale au Havre avant d'arriver à Amsterdam.

Agents à la Trinidad : la Compagnie The New Colonial C°.

4° Pavillon italien.

Compagnie La Veloce ; Cargo-boats pour passagers. Ligne mensuelle de Gênes à Port-Limon ; escales : Marseille, Barcelone, Trinidad, Antilles anglaises.

Agents : la Compagnie Trinidad Shipping and Trading C°.

5° Pavillon américain.

Compagnie Trinidad Line of Steamships ; Ligne postale,

2 à 3 départs par mois de New-York à Port-d'Espagne, avec escale à la Grenade.

Agents : Compagnie Trinidad Shipping and Trading C°.

6° Pavillon vénézuélien.

Compagnie Orinoco Steamships C°: Ligne postale bi-mensuelle le Port-d'Espagne à Ciudad-Bolivar, en correspondance à 'arrivée et au départ avec les paquebots de la Royal Mail S.-S. C°.

Cette Compagnie est américaine, mais les vapeurs naviguaient ous pavillon vénézuélien jusqu'au moment du blocus des côtes u Venezuela. Le service a été interrompu il y a environ mois.

Agents : la Compagnie.

7° Pavillon autrichien

Compagnie Austria-America Line : Ligne mensuelle. Départ Trieste, point terminus : Colon ; escales : différents ports de Méditerranée, Las Palmas, Madère, Trinidad, La Guayra, raçao. Cette ligne a été créée il y a environ 4 mois.

Agents : la Compagnie Trinidad Shipping and Trading C°.

8° Pavillon allemand.

Compagnie Hamburg-America Line : Cargo-boats. Ligne gulière, un départ par mois de Hambourg à Curaçao ; escales : int-Thomas, Trinidad, Carupano, La Guayra, Puerto-Cabello ; mes escales au retour.

Cette nouvelle ligne a été établie depuis peu.

Agents : MM. Paul-H. Scheerer and C°.

BARRON,
Vice-Consul de France.

UNIVERSITY of ILLINOIS

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 19 NOVEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 279

PARAGUAY

Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e)

Prix du fascicule : 40 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
260.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et la navigation de l'île de Rhodes pendant l'année 1902. . . .	» 20
261.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Natal) : Situation économique et commerciale du Natal pour l'année 1902..	» 20
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'Etat de Washington.	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 20
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902.	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902.	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902. . .	» 20
271.	—	**Angleterre :** Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902..	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France.	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 20
274.	—	**Angleterre :** Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902.. .	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville.	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902.	» 30

PARAGUAY

Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. Agriculture. — Finances. — Navigation.

I.

COMMERCE DU PARAGUAY.

L'Assomption... Il est difficile de donner des renseignements statistiques rigoureusement exacts, sur le commerce du Paraguay, surtout en ce qui concerne les provenances des diverses marchandises introduites dans ce pays.

L'administration des Douanes, quelque soin qu'elle apporte à la rédaction de ses tableaux, n'a pu, jusqu'ici, fournir des indications précises à ce sujet. Presque tous les produits d'origine européenne sont, en effet, généralement expédiés à l'Assomption par des commissionnaires de Buenos-Aires ou de Montevideo qui leur assignent parfois des provenances absolument fantaisistes. — Combien d'articles allemands, par exemple, ne sont-ils pas désignés comme originaires de France ! — Aussi, est-il souvent fort difficile, lorsque ces marchandises arrivent au Paraguay, de déterminer leur véritable pays d'origine.

Les principales causes qui ont amené le commerce à recourir à ce mode d'expéditions sur lesquelles nous aurons, d'ailleurs, à revenir dans le cours de cette étude, sont les suivantes :

1° Difficultés pour l'expéditeur européen d'envoyer ses marchandises directement au Paraguay. Ces difficultés vont disparaître en partie grâce aux connaissements directs que les compagnies de navigation européennes ont récemment décidé de créer ;

2° Avantages multiples que trouvent à l'Assomption certaines branches du commerce d'importation à se fournir à Buenos-Aires et à Montevideo : facilités de crédit, écoulement à bas prix de soldes de marchandises européennes inutilisées sur ces deux places, rapidité de communications, facilité de se procurer dans le Rio-de-la-Plata un assortissement de marchandises diverses, chacune sous un petit volume, échange facile de marchandises importées et de produits exportés, etc.

Cette impossibilité d'attribuer à chaque produit manufacturé au dehors sa véritable origine, m'oblige à faire observer ici que

la plupart des statistiques publiées sur le Paraguay, soit en Allemagne, soit en Angleterre, sont nécessairement incomplètes ou inexactes, lorsqu'elles se réfèrent aux pays de provenance des marchandises introduites dans ce pays. Les mêmes observations s'appliqueront en partie aux exportations.

L'administration des Douanes a, cependant, essayé, pour l'exercice 1902, d'indiquer, pour la première fois, les origines des marchandises importées au Paraguay. Le tableau reproduisant ces renseignements figurera plus loin, mais je ne saurais en garantir l'exactitude.

Commerce général de 1897 à 1902.

Années.	Importations.	Exportations.	Totaux.
	(Valeurs exprimées en piastres or), la piastre or = 5 francs.		
1897.	2.211.465 20	2.555.271 22	4.766.736 42
1898.	2.608.486 71	2.463.293 79	5.071.780 50
1899.	2.510 590 88	2.290.752 75	4.801.343 63
1900.	2.555.924 66	2.652.067 31	5.207.991 97
1901.	3.022.841 60	2.654.802 67	5.587.644 21
1902.	2.010.885 89	3.072.910 19	5.083.796 08

IMPORTATION.

Comme on vient de le voir en comparant les derniers chiffres du tableau précédent, les importations de 1901 avaient été de 466,916.94 piastres-or, supérieures à celles de l'exercice antérieur. Celles de 1902 ont baissé de 1,011,955.71 piastres-or.

Nous examinerons, à la fin de ce chapitre, quelles peuvent être les causes d'un écart aussi considérable au détriment de l'année 1902.

Le tableau suivant permettra de comparer la valeur des diverses marchandises importées au Paraguay pendant les années 1900, 1901, 1902 :

Nature des marchandises classées d'après les statistiques douanières.	1900.	1901.	1902.
	(Valeur en piastres-or.)		
Comestibles.	500.952 72	582.698 08	452.825 63
Boissons.	204.972 51	272.858 66	200.629 »
Quincaillerie.	3.683 37	7.027 75	5.682 65
Machines, fers, etc.	212.794 57	219.992 69	178.056 24
Porcelaines, cristaux. . . .	6.702 43	6.267 24	13.890 26
Cuirs et peaux manufacturés.	12.273 78	17.646 50	14.174 29
Sellerie, harnachements. . .	1.303 20	1.883 37	1.078 56
Cordonnerie, chaussures . .	5.332 79	6.376 69	4.269 77
Horlogerie, bijouterie. . . .	1.491 69	2.988 47	2.238 67
Instruments de musique . .	5.346 05	6.122 33	6.348 »

Nature des marchandises classées d'après les statistiques douanières.	1900.	1901.	1902.
	(Valeur en piastres-or.)		
Armes et munitions	22.059 71	20.100 08	14.489 99
Meubles et tapisseries	5.180 44	6.909.46	5.895 16
Librairie-papeterie	14.196 59	23.327 85	15.188 71
Parfumerie	20.089 61	27.839 80	21.240 74
Mercerie	83.513 97	130.564 08	77.021 87
Tissus	999.896 65	1.777.308 19	702.950 25
Confections	23.231 91	44.039 25	26.503 38
Chapellerie	46.165 19	57.449 60	34.332 28
Pharmacie	34.178 87	51.492 98	35.938 16
Divers	55.600 55	33.329 75	69.749 95
Articles entrés libres de droits	333.839 82	302.968 60	409.136 19
Totaux (piastres or)	2.555.924 66	3.022.841 60	2.010.885 89

Nous ferons figurer ici le tableau dont il a été question plus haut, et qui indique, d'après les statistiques officielles, les pays de provenances des importations de 1902. Comme nous le faisions remarquer, il est impossible de garantir l'exactitude des chiffres figurant dans ce tableau :

Provenances.	Douane de l'Assomption.	Autres douanes.	Totaux.
	(Valeur en piastres or)		
Grande-Bretagne	724.328 70	133.643 62	857.972 32
France	417.008 89	21.208 76	438.217 65
Allemagne	292.927 05	32.370 42	325.297 47
République Argentine	212.795 »	89.152 63	301.947 63
Italie	177.023 73	25.334 81	202.358 54
Etats-Unis	75.667 85	33.444 42	109.112 27
Espagne	56.667 35	21.951 84	78.619 19
Belgique	15.946 58	»	15.946 58
Inde	14.303 06	1 645 80	15.948 86
Uruguay	7.974 70	81 »	7.055 70
Pays-Bas	4.860 09	2.334 73	7.194 82
Russie	4.712 52	987 92	5.700 44
Brésil	3.792 25	350 35	4.142 60
Chili	1.475 89	24 »	1.499 89
Norvège	1.074 25	39 90	1.114 15
Portugal	927 »	321 33	1.248 33
Chine	454 53	18 »	472 53
Japon	241 20	232 91	474 11
Suisse	5 25	58 75	64 »
Totaux (piastres or)	1.647.688 79	363.197 10	2.010.885 89

Nous allons passer successivement en revue les divers articles importés au Paraguay, en indiquant, chaque fois que nous le pourrons, les causes qui nous auront paru avoir influé sur le

développement des importations provenant de pays autres que la France, au détriment de celles des marchandises originaires de notre Métropole. Nos négociants se rendront ainsi plus facilement compte des difficultés qu'ils auront à surmonter pour lutter avec quelque avantage contre leurs rivaux.

Nous nous occuperons surtout des marchandises introduites à l'Assomption ; les autres douanes paraguayennes sont peu intéressantes pour nous, la plupart des marchandises européennes destinées à l'intérieur du Paraguay étant réexpédiées de la capitale.

Comestibles.

Les principaux comestibles introduits à l'Assomption sont : les conserves, les fruits et légumes secs, les pâtes alimentaires, les huiles, le sucre, le café, les articles d'épicerie, quelques poissons secs, etc., etc.

Conserves. — L'importation des conserves diminue d'année en année. Les indigènes se nourrissent surtout de viande fraîche ou desséchée à l'air. Ils consomment peu de légumes en dehors du manioc et de la patate que le pays produit en abondance. Les maraîchers italiens établis autour de l'Assomption fournissent aujourd'hui à la population étrangère des légumes en quantités suffisantes.

Les conserves, tant de viandes que de légumes, de poissons ou de fruits, sont devenues un objet de luxe accessible seulement à un nombre restreint de consommateurs. Ces produits, rendus à l'Assomption, reviennent d'ailleurs trop cher, surtout à cause de l'élévation des droits d'entrée qu'ils doivent acquitter.

Les marques françaises continuent à être les plus appréciées sur la place. Nos **petits pois**, nos **champignons**, etc., sont surtout demandés. L'Italie fournit aussi quelques légumes en boites. Les **sardines** viennent principalement de France ; elles sont les meilleures, mais les plus chères ; l'Italie et l'Espagne en expédient également. Les autres conserves de poissons viennent surtout d'Angleterre ; l'Amérique du Nord envoie des conserves de bœuf, de porc et de homard.

Fromages. — L'Argentine fournit presque tous les fromages consommés à l'Assomption ; la Suisse, l'Italie, la Hollande envoient cependant du gruyère, du gorgonzola et de la « tête de mort ».

Les **beurres en boîtes** sont de provenance argentine ou italienne. Nos beurres de Bretagne pourraient lutter avec ces derniers, malgré la consommation restreinte de ce produit, apprécié surtout des Européens. Le Paraguay, bien que pays d'élevage, ne fabrique que très peu de beurre ; à la colonie de San-Bernardino, près de l'Assomption, quelques Allemands ont essayé, avec succès d'ailleurs, de fabriquer du beurre qui est consommé sur place.

Fruits et légumes secs. — Consommation presque nulle ; on trouve cependant quelques pruneaux d'origine française et italienne, des pois secs, lentilles, etc., des mêmes provenances.

Condiments. — Olives d'origine italienne et espagnole. Pickles, sauces diverses d'origine anglaise. Moutardes : origine anglaise, allemande, française.

Poissons secs. — Quelques harengs de provenance allemande et suédoise.

La **morue** consommée surtout pendant la Semaine Sainte provient presque exclusivement d'Allemagne (origine suédoise), d'Espagne, d'Italie et de Hollande. La morue française est presqu'inconnue. Il y aurait, cependant, pour nous quelque chose à tenter sur cet article, à la condition de tenir rigoureusement compte des observations suivantes. Les emballages devront être faits en caisses de bois et non de métal. Il faut envoyer des morues de grandeurs assorties, afin de pouvoir compléter les poids des commandes par des poissons plus petits et satisfaire les diverses catégories de consommateurs qui se refusent à acheter des morceaux. Il est donc nécessaire d'envoyer des poissons entiers, sans tête. Le séchage des morues doit être fait dans d'excellentes conditions, pour assurer leur conservation, surtout pendant le voyage. On reproche, à tort ou à raison, aux morues françaises de ne pas être assez sèches et d'avoir la chair rougeâtre.

Pâtes alimentaires. — Les produits étrangers sont de moins en moins demandés, parce que les pâtes alimentaires, (macaronis, nouilles, vermicelles, etc.) qui sont, d'ailleurs, entrées, depuis quelques années, pour une large part, dans la consommation du pays, se fabriquent maintenant à l'Assomption, dans des conditions exceptionnelles de bon marché. Il vient cependant ici quelques pâtes d'origine italienne et du tapioca envoyé de France.

Farines. — Il en arrive un peu de l'Argentine, mais presque toute la farine consommée au Paraguay provient d'un moulin à vapeur établi dans la capitale. Certaines spécialités, vendues plutôt chez les pharmaciens et figurant, d'ailleurs, au tarif douanier, à l'article « droguerie », viennent de France (marques Vial, Revalescière, etc). Tout le blé provient de la République Argentine.

Chocolats. — Les marques françaises sont appréciées ; la plus connue est celle de Menier. L'Argentine envoie des chocolats de Santa-Fé, meilleur marché et de bonne qualité. Il en vient également d'Italie, d'Espagne et un peu d'Angleterre (marque : Fry).

Confitures. Lait concentré. — Origine anglaise.

Biscuits secs. — Quelques biscuits anglais ; marques françaises inconnues. C'est surtout la République Argentine qui importe cet article. Les droits d'entrée sont, d'ailleurs, inférieurs

pour les biscuits d'origine Argentine. Si quelques-unes de nos marques réussissaient à s'introduire sur la place, elles pourraient obtenir le même traitement que ces derniers, mais il est à craindre que leurs prix ne soient encore trop élevés.

Huiles comestibles. — Les huiles italiennes et espagnoles sont à peu près seules connues. Les huiles d'origine française reviennent à un prix trop élevé. Depuis quelques années, le Paraguay fabrique des huiles comestibles, assez appréciées et qui supplantent peu à peu les produits similaires d'origine européenne: elles sont extraites du palmier et de l'arachide.

Vinaigre. — Aucune importation de vinaigres de vin. On fabrique ici du vinaigre artificiel avec de l'acide acétique.

Sucre. — Deux raffineries récemment établies au Paraguay produisent aujourd'hui du sucre de canne de bonne qualité; aussi la consommation des sucres de provenance étrangère diminue-t-elle de jour en jour. Parmi ces dernières, la marque française « Say » est, à peu près, seule introduite.

Cafés. — Les plantations de café prennent aujourd'hui un certain développement; il en résulte que le café brésilien, celui du Matto Grosso, qui est, d'ailleurs, seul importé, est, chaque année, de moins en moins demandé.

Les **articles divers d'épicerie** proviennent de la République Argentine, d'Italie, d'Espagne, d'Angleterre (le thé notamment) et de France.

Observations générales concernant les comestibles.

Nos exportateurs devront, s'ils veulent lutter avec quelques chances de succès, s'adresser, de préférence, à un ou deux importateurs qui, moyennant de sérieuses concessions, pourront, s'ils y trouvent leur intérêt, faire accepter de nouvelles marques à leurs clients, routiniers pour la plupart et habitués, sans se rendre souvent compte du pourquoi, à consommer des produits portant telle ou telle marque déjà connue sur place. Il est nécessaire de tenir un grand compte des facilités de paiement et du bon marché de la marchandise.

Boissons.

Vins. — Les statistiques officielles étant, par suite du manque absolu de contrôle au moment du départ des marchandises, forcément erronées en ce qui concerne les pays de provenances, les noms sous lesquels sont introduits les vins et autres boissons, achetés, d'ailleurs, en grande partie, à Buenos-Aires et à Montevideo, permettent seuls de se faire une idée approximative de la part que le commerce français a pu prendre dans cette nomenclature. La provenance des bitters, vermouths, liqueurs, etc., en bouteilles, ne peut être garantie que si les fabricants prennent le soin de déposer leurs marques à l'Assomption.

Les évaluations figurant sur le tarif douanier et qui, jusqu'en 1902, étaient très désavantageuses pour les vins et liqueurs d'origine française, ont été modifiées, grâce à l'intervention de

cette Légation qui a réclamé pour nos produits l'application de la clause de la nation la plus favorisée, à laquelle leur donnait droit le traité de commerce conclu en 1892 entre la France et le Paraguay. A prix égal, nous pouvons lutter désormais avec l'Espagne et l'Italie, dont les vins avaient à peu près totalement supplanté les nôtres sur le marché paraguayen.

Je crois ici devoir renvoyer les intéressés au dernier rapport que j'ai adressé sur le commerce des vins français et qui a été publié dans le *Moniteur officiel du Commerce* du 6 mars 1902.

Il m'est agréable de constater aujourd'hui que depuis un an, plusieurs maisons françaises, tenant probablement compte des indications renfermées dans ce rapport, sont déjà entrées en relations avec les principaux importateurs de l'Assomption.

Ce sont surtout nos vins ordinaires en fûts qu'il est important de faire connaître sur cette place. Dernièrement, une maison espagnole, la Compagnie « El Riojano », a introduit avec succès de grandes quantités de vins « genre français », c'est ce type qui est maintenant le plus goûté et dont il importerait de se rapprocher. Il en est de même pour le vin italien marque « Cinzano ».

Nos vins fins de Bordeaux en bouteilles sont très goûtés, mais ils ne sont accessibles qu'à un nombre restreint de consommateurs. Il arrive peu de bourgogne.

Nos vins de Champagne sont fort appréciés, mais il est difficile de faire accepter des marques nouvelles. Les droits d'entrée en augmentent, d'ailleurs, considérablement le prix. De nombreuses imitations allemandes et italiennes sans parler du « moscato spumante », leur font concurrence. Il entre également ici des vins dits champagnes indiqués comme de provenance portugaise.

Je m'abstiendrai de donner des chiffres, ceux fournis par la douane ne concordant pas avec les quantités réellement introduites à ma connaissance.

L'Espagne et le Portugal introduisent des vins secs en bouteille.

Bières. — Les bières étrangères reviennent ici à un prix trop élevé, aussi leur consommation est-elle restreinte et réservée à peu près à la seule colonie allemande. Les bières d'importation viennent d'Allemagne (bière de Munich), d'Autriche (marque Pilsen), un peu d'Angleterre (ale et stout), de Suède et de la République Argentine (marque Quilmes). Les bières françaises sont inconnues, elles pourraient cependant entrer en concurrence avec les précédentes. Les expéditions doivent s'effectuer par caisses de 48 bouteilles, d'une contenance de 33 centilitres environ chacune.

La bière fabriquée à l'Assomption est médiocre, mais elle se vend facilement partout à cause de son bon marché.

Bitters. — Deux marques sont seules bien connues : « An-

gostura » (République Argentine) et « Secrestat-Puysatier » (France).

Vermouths. — Les vermouths italiens et français sont également appréciés, mais ils sont d'une consommation restreinte.

Absinthes. — Les marques les plus connues sont : Cusenier, Pernod et Noilly-Prat.

Eaux-de-vie. — Quelques cognacs d'origine française arrivent à l'Assomption. Des contrefaçons de ce produit sont expédiées d'Allemagne ; il arrive également sous le nom de cognacs des eaux-de-vie de provenance espagnole.

Cet article est, d'ailleurs, d'une consommation très restreinte son prix de revient le mettant dans l'impossibilité de lutter avec la caña, ou eau-de-vie de canne à sucre qui se fabrique dans le moindre village et se vend très bon marché (0 fr. 30 le litre au sortir de l'alambic). Cette eau-de-vie n'est soumise à aucun droit interne, et, lorsqu'on la laisse vieillir, elle est très appréciée des connaisseurs.

Genièvre. — Origines anglaise, hollandaise et allemande.

Eaux minérales. — Introduction des plus restreintes. Les étrangers consomment quelques eaux de table argentines, allemandes (Krondorf) et italiennes (Nocera). On trouve des eaux de Vichy chez les pharmaciens.

Articles d'éclairage.

Bougies. — Consommation restreinte. Les bougies françaises sont les plus estimées.

Pétrole. — Il se fait une grande consommation de pétrole d'origine nord-américaine

Quincaillerie, fers, machines.

L'Allemagne et les Etats-Unis fournissent la majeure partie de la quincaillerie importée au Paraguay.

Les **instruments aratoires** viennent surtout des Etats-Unis et d'Angleterre.

Depuis ces dernières années, on emploie beaucoup de moulins à vent légers, originaires des Etats-Unis. L'Angleterre et l'Allemagne en expédient quelques-uns. La France envoie ses articles fins, mais l'Autriche nous fait une certaine concurrence. Il faut compter également avec la Belgique. La République Argentine importe plusieurs articles qu'elle fabrique avec des matières premières de provenance européenne.

Nous pourrions, malgré ce qui précède, gagner du terrain sur nos concurrents. Mais nos fabricants feraient bien de se donner la peine d'envoyer leurs voyageurs jusqu'au Paraguay. Ils devraient méditer l'exemple suivant : Le « machete » couteau à large lame, servant à tous les travaux de la campagne, et dont il est fait une très grande consommation dans presque toute

l'Amérique du Sud, provenait exclusivement de l'Allemagne. Il a suffi du passage à l'Assomption en 1901, d'un voyageur français intelligent et bien au courant des places du Rio de la Plata pour faire accepter des « machetes » d'origine française. L'article allemand ordinaire s'achète, prix et mesures moyennes, 2 mks 50, la douzaine.

La belle qualité (la seule à laquelle il nous soit possible de faire concurrence) vaut 16 marks ; or ce voyageur a pu vendre de ces derniers, fabriqués en France, au prix de 16 fr. la douzaine. Il a réussi à placer divers autres articles, et ce sont précisément des maisons allemandes établies à l'Assomption qui ont su le mieux apprécier et lui acheter des articles de coutellerie, d'optique, de papeterie, etc.

Ce qui précède pourrait recevoir son application pour nombre de marchandises de catégories diverses ; nous y reviendrons plus loin dans les « Observations générales sur les importations ».

Les **haches** viennent des États-Unis.

Balances. — Les marques françaises et anglaises sont les plus estimées.

Les **serrures** viennent d'Allemagne et de Belgique. Il en est de même pour la coutellerie et les ciseaux.

Les **clous** et la plupart des outils sont d'origine anglaise ou allemande. Certaines marques françaises, celles de Peugeot frères par exemple, sont cependant connues ; les menuisiers, ébénistes, etc., seraient disposés à payer assez cher de la bonne marchandise.

Les **scies** sont importées d'Angleterre (marque Relry Car).

Les **machines à coudre** sont de provenance nord-américaine. Il en est entré 570 à l'Assomption en 1902. Cet article est demandé ; nos marques françaises devraient être présentées.

Les **machines et outillages** pour chemins de fer et tramways proviennent de l'Angleterre qui a supplanté l'Allemagne pour ces articles. Les rails sont de provenance anglaise.

Les **bicyclettes**, qui commencent à se vendre au Paraguay, sont expédiées de Buenos-Aires. Elles portent, pour la plupart, des marques nord américaines (« Crescent » par exemple), et sont, en général, de qualité inférieure.

Fils de fer pour clôtures. — Cet article a un grand débouché au Paraguay, où il sert à entourer les propriétés rurales. Il provient d'Angleterre et des États-Unis. La France en envoie également depuis peu. J'ai lieu de croire que nos fabriques pourraient lutter avec avantage. Des essais de fils d'origine française ont été faits, avec succès, par une importante exploitation d'élevage, la « Société foncière du Paraguay », dont le siège est à Paris.

Le **zinc** vient de Belgique, marque « Vieille-Montagne ».

Les **tôles ondulées** sont très demandées ; elles proviennent d'Angleterre. Elles sont en fer galvanisé ; ce métal est employé de préférence au zinc, à cause de son prix de revient, dans l'industrie du bâtiment.

Le **fer-blanc** en pièces arrive d'Angleterre ; les boîtes sont fabriquées sur place.

Les **fers pour bâtiments** sont de provenance argentine ; on emploie peu de gros fers, à cause de l'abondance des bois durs dans ce pays.

Les **pompes** viennent de Belgique et d'Allemagne.

La **tuyauterie** de plomb, ainsi que les tuyaux en fer, sont des mêmes provenances.

Machines pour l'industrie. — Les bonnes machines viennent de France et de Belgique ; celles de seconde qualité sont expédiées par l'Allemagne.

Les **tours** français conservent toujours leur réputation.

Les bons **alambics** et rectificateurs pour tafia et alcool sont généralement d'origine française.

Porcelaines et cristaux. — Verrerie.

La **faïence** (Chinaware) vient presque exclusivement d'Angleterre. La porcelaine est expédiée d'Allemagne. Quant à la verrerie, la Belgique en est le principal fournisseur. Les **verres à vitre** sont également d'origine belge. Il en vient aussi d'Allemagne.

La quantité de bouteilles neuves introduites sur le marché, et qui sont d'ailleurs d'origine belge ou allemande, est peu importante. On recherche, pour l'usage courant, les bouteilles que revendent les introducteurs et les débitants de liquides arrivant en caisses. Les vins ordinaires sont livrés au consommateur en damejeannes venues de la République Argentine.

Peinture et accessoires.

Les couleurs en poudre viennent d'Allemagne ; l'Angleterre fournit beaucoup de couleurs préparées, soit à l'huile, soit à l'essence ; elle envoie seule les bonnes huiles de lin. L'essence de térébenthine vient des États-Unis.

Brosserie.

Le bel article vient de France ; le reste est de provenance allemande.

Cuirs et peaux manufacturés. — Il entre peu de ces articles ; ils sont généralement fabriqués sur place, où le cuir est très bon marché, mais d'assez mauvaise qualité. Les cuirs fins, de bonne qualité, pour chaussures, sellerie, harnachements, viennent surtout de France et un peu de Buenos-Aires ; ils sont d'une consommation restreinte.

Horlogerie, Bijouterie.

Montres. — Les marques les plus en vogue sont : Longines, Omega, Labrador, toutes d'origine suisse. On recherche exclusivement les montres en or et en acier ; quelques montres compliquées, chronomètres, chronographes etc. sont demandées.

Pendules. — Provenance : Etats-Unis. — Genre : front octogone avec balancier, pour salle à manger. Les pendules « articles de Paris » sont tout à fait inconnues. Peut-être y aurait-il quelque chose à faire de ce côté, malgré l'élévation des droits de douane.

Réveils. — Il en existe de tous prix, presque tous d'origine allemande.

Bijouterie. — Le brillant est la pierre préférée ; puis le rubis. On vend ici des bagues, des bracelets, des boucles d'oreille, presque pas de broches. — Provenance : Paris et Allemagne (Bade, Pforzheim). — Les chaînes en or, 18° pour dames, dites « tour de cou », sont seules en usages. On préfère, pour homme, les chaînes doubles « américaines », et les « gourmettes ». — Provenances : France, Suisse, Allemagne.

Accessoires, pièces détachées. — Provenance presque exclusive : Suisse. Depuis peu de temps, on vend des horloges et des pendules en faïence émaillée.

Articles d'optique.

Presque tous sont de provenance allemande. Les articles français pourraient, cependant, faire concurrence à ces derniers.

Articles pour photographie.

Les plaques « Lumière » sont les plus connues. La durée du voyage, les changements atmosphériques et les chaleurs sont autant d'obstacles à la conservation des plaques et des papiers sensibles dont la fabrication et l'emballage doivent être tout spécialement soignés, lorqu'ils sont destinés au Paraguay.

Les appareils et accessoires viennent d'Allemagne ; les produits chimiques, de France et d'Allemagne.

Instruments de musique.

Pianos. — Les pianos viennent tous d'Allemagne. Les marques françaises ne sont pas inconnues, et elles jouissent d'une meilleure réputation, mais elles ne trouvent pas d'acheteurs, à cause de leur prix trop élevé. On reproche également à nos fabricants de construire des instruments trop délicats pour supporter les brusques variations de température de ces pays.

Autres instruments. — Les guitares et mandolines viennent d'Italie, d'Espagne et de l'Argentine.

Armes et munitions.

Les armuriers de l'Assomption achètent toutes leurs armes à eu, à l'exception de quelques carabines « Winchester et Colt », en Belgique (Liège) et en Allemagne; un certain nombre de revolvers viennent des États-Unis (Smith et Watson).

Les habitants du Paraguay (indigènes et étrangers) sont attirés par le bon marché des marques allemandes et belges; il leur serait, pour la plupart, difficile de se procurer des armes à feu françaises, qui jouissent, il est vrai, d'une meilleure réputation, mais qui sont d'un prix plus élevé. La manufacture d'armes de Saint-Étienne a cependant essayé de faire connaître ici ses produits, et il serait à souhaiter que son exemple fût couronné de succès; ses prix courants dépassent malheureusement ceux des maisons allemandes et belges déjà connues sur la place.

L'armée paraguayenne possède des armes de provenance allemande; les épées et les sabres portent la marque de « Solingen ».

Les poudres et cartouches fines pour la chasse sont anglaises (marque Eley); les cartouches ordinaires et le plomb sont achetés en Belgique et en Allemagne. Les balles pour carabines et revolvers viennent des États-Unis.

Fournitures pour l'armée.

Les chaussures sont fabriquées sur place; il en est de même pour les uniformes dont quelques-uns, cependant (les plus brillants), ont été commandés en France.

Les boutons, galons, etc., viennent de France et d'Allemagne. Les harnachements sont faits à l'Assomption; quelques-uns proviennent de Buenos-Aires.

Carrosserie.

Le commerce des voitures, qui était nul jusqu'à ces dernières années, a pris une certaine extension, depuis que les rues de l'Assomption ont été pavées. Quelques voitures, importées des États-Unis, ont trouvé acheteurs, grâce à leur légèreté et à leur bon marché relatif, mais ce genre de fabrication a bientôt été reconnu défectueux; aussi, y aurait-il peut-être en ce moment un certain débouché pour notre industrie carrossière. Mais, à cause du détestable état des routes, il ne faudrait expédier au Paraguay que des voitures solides, légères, bon marché et munies de roues à grands rayons. Pour les voitures à quatre roues, les essieux doivent être d'égale longueur.

Automobiles.

L'automobilisme est complètement inconnu au Paraguay où

les routes sont très mauvaises. Peut-être y aurait-il ici des amateurs susceptibles d'acheter des voiturettes, soit de promenade, soit de livraisons. Il faudrait, en tous cas, des « pneus » d'une solidité à toute épreuve et des moteurs peu compliqués. Je conseillerais de tenter, au moins, quelques essais.

Meubles et tapisserie.

L'importation des meubles a beaucoup diminué depuis quelques années. Les bois du Paraguay, très beaux et très abondants, sont maintenant travaillés sur place par de bons ouvriers, et les meubles de toute sorte, d'un usage courant, fabriqués à l'Assomption, peuvent être livrés aujourd'hui à des prix défiant toute concurrence étrangère.

Les États-Unis expédient cependant quelques sièges ordinaires démontables. Le siège en bois courbé, dit de « Vienne », est encore très en vogue. L'Allemagne envoie quelques meubles de fantaisie, garnis ou non. Le placement de certains petits meubles « articles de Paris », peu vendus jusqu'ici, pourrait être essayé.

Les bronzes d'ornement, lampes, etc., viennent d'Allemagne, Il y aurait quelque chose à tenter de ce côté, comme en général pour tout ce qui concerne l'« article de Paris », car tous les bibelots de goût plus ou moins douteux viennent d'Allemagne.

On use peu de tapis. Il en vient cependant quelques-uns d'Angleterre, d'Allemagne et de Belgique.

Librairie, papeterie, imagerie.

Ces articles — les deux premiers surtout — viennent presque exclusivement d'Allemagne. Quelques tentatives isolées qui ont d'ailleurs réussi, ont été faites par des maisons françaises; celles-ci devraient faire à l'Assomption quelque réclame, y envoyer des échantillons assortis comme le font continuellement les Allemands.

Les baguettes pour encadrements viennent d'Allemagne.

Les « chromos », l'imagerie religieuse, les objets de piété, qui trouvent au Paraguay un certain écoulement, sont de provenance française et allemande.

Parfumerie.

La parfumerie ordinaire vient de Barcelone, d'Allemagne et de la République Argentine. Plusieurs marques françaises sont contrefaites dans ces deux derniers pays.

La parfumerie fine, à l'exception de quelques marques anglaises, arrive surtout de France. Les maisons les plus connues sur la place sont : Roger et Gallet, Rigaud, Houbigant, Lubin, Legrand, etc. Il se fait ici une grande consommation de poudres de riz, de cosmétiques, d'huiles parfumées, d'extraits concentrés pour le mouchoir, de lotions, etc.

Ces articles, bons ou mauvais, sont consommés par toutes les classes sociales, mais la clientèle aisée, qui se privera souvent de certains objets de première nécessité, sera toujours disposée à acheter de la bonne parfumerie. Aussi l'expédition de l'article dit « d'exportation », de qualité secondaire, portant une marque connue, et que le consommateur sait parfaitement distinguer, devra-t-elle être soigneusement évitée. S'il n'est pas tenu compte de cette observation, les marques dont il s'agit seront vite remplacées par des articles similaires d'origine espagnole, allemande ou argentine, le cas s'est déjà vu.

Les poudres de riz doivent être très parfumées et bien présentées. La parfumerie payant des droits de douane élevés, au poids brut, l'emballage devra être aussi léger que possible.

Les bonnes maisons françaises feraient bien de déposer leurs marques à l'Assomption. Je leur conseillerais de traiter directement avec les importateurs, ou avec des représentants résidant au Paraguay, au lieu de faire leurs opérations par l'intermédiaire de commissionnaires, ou même de leurs représentants de Buenos-Aires et de Montevideo qui absorbent la plus grande partie des bénéfices des importateurs, déjà réduits par les frets et les droits de douane. Cette remarque s'applique à bien d'autres articles.

Nouveautés, tissus, confections, mercerie, chapellerie, etc.

Confections. — Le bon marché de la main-d'œuvre au Paraguay et le chiffre élevé des droits de douane, rendent très difficile, pour ne pas dire impossible, l'introduction des confections qui sont presque toutes faites à l'Assomption.

Bas, chaussettes. — L'article ordinaire vient d'Italie et d'Allemagne. L'article fin et de bon goût est d'origine anglaise et française, mais ce dernier revient trop cher, aussi est-il peu répandu. La situation du change permet à l'Espagne de faire en ce moment une certaine concurrence aux pays ci-dessus désignés. Le bas de fil est inconnu, les bas vendus sous le nom de « fil d'Écosse » sont en coton.

Boutons. — Leur provenance est presque exclusivement française.

Caleçons, chemisettes, chemises. — La belle chemise vient de France ; l'article ordinaire est d'origine allemande. On demande des chemises longues et amples. Le paysan n'achète que la chemise de coton d'origine allemande et anglaise. Les caleçons et chemisettes viennent d'Allemagne, d'Angleterre et d'Italie.

Châles. — Les châles noirs en laine ou fil de coton sont portés par toute la population féminine ; les plus recherchés sont ceux à longues franges. Les châles « mérinos » viennent

surtout d'Allemagne, la Belgique en fournit quelques-uns, les châles en soie (avec franges) sont d'origine française.

Poncho. — Le poncho, ou châle porté par tous les paysans (peons) de la plupart des pays sud-américains, est fabriqué en Allemagne et en Angleterre. Ce vêtement n'offre, dans sa confection, aucune difficulté : c'est une pièce de drap plus ou moins plucheux, en tissus de laine assez grossier, de couleur beige, de 1 m. 30 sur 2 mètres environ, dans laquelle est pratiquée une fente centrale pour passer la tête. Cet habillement se vend, au détail, environ 35 fr. Pourquoi nos industriels n'étudieraient-ils pas la fabrication de cet article ? Les plus beaux ponchos, en poil de vigogne, proviennent de la Bolivie et de la région Andine.

Chapeaux pour hommes. — Les chapeaux de paille viennent d'Italie, le chapeau rond est de provenance anglaise (marque Christy). Le chapeau mou est très répandu, la première qualité vient de France et d'Italie, les qualités inférieures sont d'origine allemande et belge. Le nombre des chapeaux « haute forme » est insignifiant. Toutefois, depuis 5 ou 6 ans, il tend à s'introduire d'avantage.

Chapeaux pour dames. — Ils se portent très peu. Le bel article vient de Paris. On aime les modèles de grandes dimensions, avec plumes d'autruche. Les chapeaux pour dames sont soumis à des droits d'entrée très élevés et se vendent cher. Il y aurait peut-être des essais à faire pour les chapeaux voyants, de prix moyen.

Chaussures. — La classe pauvre, qui est encore la plus nombreuse, marche pied nus. Cependant dans les villes, à l'Assomption surtout, presque tout le monde se chausse. La main-d'œuvre étant bon marché et le cuir abondant, quoique de mauvaise qualité, presque toute la chaussure se fabrique sur place. La lutte est donc très difficile et l'importation presque nulle. Les empeignes seules viennent de l'étranger, principalement de France.

Corsets.— La vente de cet article est très restreinte. Le beau corset vient de France, celui de qualité inférieure se fabrique à Buenos-Aires.

Cravates. — Les droits d'entrée ne permettent pas l'envoi de cravates bon marché, aussi sont-elles presque toutes fabriquées sur place, les tissus proviennent de France et d'Italie. La belle cravate française pourrait avoir une vente restreinte, mais assurée. Ces articles sont tarifés par douzaine, ils doivent être très bien présentés.

Eventails. — Provenance espagnole pour la plupart.

Fils. — Les fils d'origine anglaise (marque « Cadena ») sont seuls connus au Paraguay. Leur prix est très peu élevé, à cause du grand stock existant à Montevideo, d'où ils sont réexpédiés à l'Assomption. La concurrence est donc difficile ; nos fabriques du Nord pourraient cependant tenter un essai.

Le fil à coudre et à machine est exclusivement employé. Le fil et le coton à repriser sont inconnus.

Flanelles. — Les belles flanelles viennent de France et d'Angleterre. On préfère ici la chemisette.

Gants. — Les gants de peau sont d'origine française. Un emballage très soigné, avec papiers isolants, est spécialement recommandé. Les gants de coton ou de fil proviennent d'Italie. La consommation de ces articles est d'ailleurs restreinte.

Cannes, parapluies, ombrelles. — Les marques françaises sont préférées, mais l'Allemagne et l'Italie nous font une sérieuse concurrence sur cet article.

Draperie. — Le drap de première qualité vient de France et d'Angleterre ; celui de seconde qualité est d'origine française et belge ; les draps inférieurs sont expédiés d'Allemagne et de Belgique.

Les étoffes qui plaisent le plus sont les « casimirs » noirs et bleu-marins, noirs surtout, légers, de demi-saison, qualité moyenne. Le drap « fantaisie » est très peu employé. En été, on recherche la flanelle blanche, les bonnes toiles, les bons alpagas noirs.

Toutes ces marchandises paient des droits au kilogramme, y compris l'emballage intérieur. Il faut donc rendre ce dernier le plus léger possible. Les fabriques belges expédient des demi-pièces. Ceci est bon pour les draps noirs qui ont toujours de l'écoulement. Une maison française qui enverrait des coupes de trois mètres et des coupes de pantalons de drap de fantaisie, et qui aurait des assortiments variés, pourrait réussir.

Les **doublures** payant également des droits de douane au poids, il faut fabriquer des articles apparents et légers.

Dentelles et guipures. — Article très demandé par la classe aisée. Provenances : Angleterre, Allemagne, Suisse. Ce dernier pays fournit surtout des guipures. L'article français est réputé trop fini, trop cher pour ce pays, où les femmes cherchent surtout à satisfaire la vue dans leurs toilettes.

Tulles et mousselines. — Ces articles sont recherchés pour moustiquaires, voiles de première communion, de mariées, etc. La France expédiait ces produits en assez grande quantité. Mais les tulles et mousselines étant, à leur entrée, tarifés au poids, emballage compris, ce dernier doit être très léger. Aussi les maisons d'introduction ont-elles réclamé contre l'usage qu'avaient nos expéditeurs de faire leurs emballages en carton. Ceux-ci se sont obstinés à ne pas modifier leurs procédés. Les importateurs se sont alors adressés, pour la plupart, en Allemagne, d'où l'on s'est empressé d'expédier la marchandise avec un emballage beaucoup plus léger, en tulle gommé. Nous avons là un terrain à reconquérir.

Fleurs et plumes. — L'article de Paris est le plus recherché.

Passementerie. — La belle passementerie vient de France, mais elle n'a qu'un écoulement restreint, pour les mêmes raisons indiquées à l'article « dentelles ». On recherche ici la passementerie bon marché, produisant de l'effet, et qui est de provenance allemande et anglaise.

Rubans. — Presque tous les beaux rubans de soie, de velours ou de satin viennent de Saint-Étienne. Il serait à souhaiter qu'ils vinssent directement ici, au lieu de passer, comme cela arrive fréquemment, par l'intermédiaire de commissionnaires de Barcelone.

Le **foulard** est importé de France. Il faut cependant compter avec la concurrence de la Suisse. L'entrepôt de Hambourg, des foulards et mouchoirs de Chine, envoie au Paraguay ces articles qui sont d'assez bonne qualité et d'un prix très inférieur à celui des précédents.

Coutils. — Ils ont ici un grand débouché. Provenance anglaise. L'article francais est meilleur, mais plus cher. Il pourrait cependant lutter, s'il était livré dans des conditions de crédit plus avantageuses.

Calicots, percales. — Mêmes observations que pour l'article précédent. Les percales et calicots ordinaires viennent surtout d'Angleterre et d'Allemagne.

Batiste. — La belle batiste pour trousseaux est d'origine française ; l'Angleterre envoie les qualités courantes.

Linge confectionné. — Consommation restreinte. L' « article de Paris » pourrait réussir.

Tissus pour robes. — Les soieries, les tissus de laine, les nouveautés sont d'origine française. Les cotonnades, dont il est fait une grande consommation et qui se vendent très bon marché, viennent d'Angleterre.

La plupart de ces derniers articles sont également fournis par l'Allemagne, lorsqu'ils sont de qualités inférieures et s'ils sont livrés avec des conditions de crédits à longs termes.

Droguerie et produits pharmaceutiques.

Les principaux fournisseurs de ces produits résident en France, en Allemagne et en Angleterre.

France. — La France fournit la droguerie de bonne qualité ; les marques les plus connues sont : Poulenc, Chapeauteau, Frimault, H. Salle et Cie. Presque toutes nos spécialités, telles que vins médicinaux (de peptone, de Dussant, Bravais, Colas, Astier, etc.), sinapismes Rigollot, goudron Guyot, etc., trouvent un assez grand débouché. Il en est de même pour les herbes et plantes médicinales et la plupart des accessoires. Certaines farines (Vial, lactée, Revalescière, etc.), qui devraient plutôt figurer dans le tarif douanier sous la rubrique de « farines alimentaires » et non sous celle de « droguerie », sont bien connues à l'Assomption.

Allemagne. — Ce pays envoie également beaucoup de drogueries et, comme spécialités, les médicaments les plus nouveaux. Les marques les plus connues sont celles de Zimmert, de Francfort, et de Merck, de Darmstadt, réputée la meilleure.

Angleterre. — Les articles les plus connus sont : l'extrait de malt de Kepler, les comprimés pour usage hypodermique, le citrate de magnésie. Ce dernier est supérieur à l'article similaire d'origine française.

Les *Etats-Unis* fournissent certaines spécialités. La vaseline nord-américaine, par exemple, qui est plus consistante et meilleur marché que la nôtre, se vend de préférence ; les articles (drogueries et accessoires) se référant à l'art dentaire, viennent de New-York.

Accessoires. — Les tubes et tétines de gomme, seringues, etc., de provenance anglaise, sont d'un meilleur usage pour les pays chauds que les mêmes objets expédiés de France.

L'emballage anglais est plus soigné que le nôtre ; on trouve plus de casse dans les articles venant de France. Les cartonnages pour pharmacie viennent d'Allemagne, de Buenos-Aires, d'Angleterre, des Etats-Unis, rarement de France.

Instruments de chirurgie. — Les meilleurs instruments de chirurgie sont généralement de fabrication française. Leur usage est, d'ailleurs, assez restreint ; mais les médecins et chirurgiens n'hésitent pas, lorsqu'ils en ont besoin, à payer le prix qu'il vaut l'article français réputé le meilleur. Il faut faire exception pour les instruments nécessaires aux dentistes, qui sont de provenance nord-américaine. Les Etats-Unis expédient aussi certains articles pour chirurgie.

Verrerie pour pharmacie. — La verrerie française est plus chère, son emballage laisse à désirer, aussi tend-elle à être délaissée pour les produits allemands, belges et nord-américains. Les verres verts ne valent rien pour ce pays. Les pots, etc., viennent, en partie, encore de France, mais ceux d'Angleterre et d'Allemagne sont mieux présentés.

Marbres.

Provenances : France, Belgique et Italie.

Ciments.

Le ciment est beaucoup employé dans les nouvelles constructions : il provient d'Angleterre et de France (Boulogne-sur-Mer).

Carreaux céramiques.

Depuis peu, une fabrique de carreaux en ciment s'est fondée à l'Assomption ; l'importation de ces articles deviendra difficile à l'avenir. Ils trouveront cependant toujours un certain débouché au Paraguay, le climat du pays nécessitant l'emploi de car-

relages de préférence aux planches et aux parquets. Les carreaux céramiques d'origine étrangère (ciment comprimé, faïence, terre cuite) sont demandés principalement en Espagne. Les produits français sont plus chers, mais leur fabrication est supérieure. Nos fabricants devraient envoyer à l'Assomption des prix courants bien explicites.

Observations générales.

On a vu plus haut que les importations, après avoir subi une marche ascendante, de 1899 à 1901, ont baissé sensiblement pendant l'année 1902, puisqu'elles ont été inférieures à plus d'un million de piastres-or, soit à peu près d'un tiers à celles de l'exercice précédent.

Cette diminution a surtout porté sur les articles de luxe qui ne sont pas à la portée de toutes les bourses. Il y a là un indice évident de la crise commerciale, économique et financière qui pèse aujourd'hui sur ce pays et sur laquelle nous reviendrons plus loin, ne nous occupant ici que des importations.

Des habitudes de bien-être se sont introduites, depuis quelques années, au Paraguay. Mais la hausse considérable de l'or a peu à peu détruit l'équilibre entre les prix des articles importés, payés au cours du jour en papier paraguayen par le consommateur, et les salaires de l'ouvrier ainsi que les appointements du fonctionnaire et de l'employé et les revenus de l'industriel et du propriétaire foncier qui, eux, sont tous payés en papier-monnaie. Or, ces salaires, ces appointements, ces revenus n'ont point, il s'en faut de beaucoup, augmenté en proportion avec la valorisation de la piastre-or. Tous les consommateurs ont dû, par suite, restreindre leurs achats d'articles importés.

Une autre cause de la diminution des importations provient du fait que plusieurs industries se sont fondées depuis ces dernières années. Elles se sont développées rapidement et peuvent livrer aujourd'hui à la consommation un assez grand nombre de produits qu'il était, il y a peu de temps encore, indispensable de faire venir du dehors : les meubles de toute sorte, les farines et pâtes alimentaires, les chaussures, le sucre, le café, etc., etc., de provenance paraguayenne remplacent aujourd'hui en majeure partie les produits similaires d'origine européenne.

Voyageurs de Commerce.

Les voyageurs de Buenos-Aires et de Montevideo viennent, à intervalles réguliers, visiter le Paraguay. Les Allemands ne craignent pas de se rendre à l'Assomption, où ils réussissent toujours à trouver de nouvelles relations, tout en continuant à entretenir celles qu'ils ont su se créer précédemment.

Les voyageurs étrangers doivent payer pour exercer, en leur

nom, leur profession, une patente municipale semestrielle de 400 à 1,000 piastres-papier. Les voyageurs allemands ont pris l'habitude, afin de se soustraire à cette taxe, de se présenter à leur clientèle, sous le nom d'une maison déjà établie sur la place, à laquelle ils donnent une commission.

Je suis convaincu que si nos fabricants et nos exportateurs se décidaient à envoyer au Paraguay, que l'on ne connaît pas assez en France, des voyageurs bien au courant des usages des places sud-américaines et possédant à fond la langue espagnole, ils réussiraient à faire une concurrence sérieuse à leurs rivaux. Il suffirait d'inviter les voyageurs français se rendant au Brésil, dans l'Uruguay et l'Argentine, à poursuivre leurs voyages jusqu'à l'Assomption, dont l'accès est facile et relativement peu dispendieux. De plus, un grand nombre de maisons françaises ont des représentants fixés à Buenos-Aires et à Montevideo: pourquoi ne les engageraient-elles pas à venir, ne serait-ce qu'une fois par an au Paraguay? Ce procédé est employé par nos concurrents et ils n'ont pas à s'en plaindre.

J'ai signalé, en 1901, le passage à l'Assomption d'un voyageur français (celui dont il est question à l'article « machetes ») qui représentait plusieurs maisons et était porteur d'échantillons de marchandises les plus diverses. Il est reparti très satisfait de son voyage; malheureusement, son exemple n'a pas été suivi.

Nécessité de soigner la qualité des marchandises destinées au Paraguay.

Je crois intéressant de citer ici le passage suivant d'un rapport commercial d'un de mes prédécesseurs, et qui, bien que daté de 1894, est encore tout d'actualité :

« Les pays sud-américains ne sont pas rebelles aux nouveau-
« tés et c'est bien moins en copiant des types, en faisant une
« contrefaçon de contrefaçons faites autrefois à nos dépens,
« qu'en leur offrant des choix nouveaux, qu'on peut arriver à
« les séduire. Ce serait par l'envoi de spécimens bien définis de
« la production française que notre commerce pourrait espérer
« nouer de nouvelles relations et le succès sera assuré lorsque
« les agents français accompagneront ces envois. Chaque fois
« que l'un de nos compatriotes s'est livré à une tentative de ce
« genre, il n'a pas eu lieu de s'en plaindre.

. . . . . .

« Les Allemands, qui se tiennent parfaitement au courant des
« choses de notre commerce et qui sont très renseignés sur les
« efforts tentés par nos chambres et nos institutions commer-
« ciales, ne paraissent pas, d'ailleurs, disposés à se laisser
« enlever des avantages qu'ils ont acquis par leur présence dans
« ces pays. »

J'insisterai ici sur le soin que devraient apporter, dans le choix de la qualité de leurs envois, les expéditeurs de marchan-

dises françaises, surtout lorsque celles-ci portent des marques connues.

Il ne faut faire qu'un usage très modéré des « articles d'exportation » et éviter surtout de leur donner la marque des bons produits. Ce genre d'article doit être, en tous cas, très bon marché, car personne ne s'y trompe aujourd'hui et il est nécessaire, au départ, de le distinguer des autres.

La réclame sous ses diverses formes, l'envoi de prospectus, de prix courants, bien clairement exposés et traduits en langue espagnole, ainsi que les annonces dans les journaux locaux, ne devraient pas être négligés.

Communications commerciales directes entre la France et le Paraguay.

Ainsi que nous l'avons fait observer au commencement de ce rapport, une des raisons pour lesquelles les introducteurs de l'Assomption achetaient de préférence à Montevideo et à Buenos-Aires la plupart de leurs marchandises, était la rareté des communications commerciales directes entre l'Europe et le Paraguay. Seules quelques Compagnies allemandes et anglaises donnaient des connaissements pour l'Assomption. Toutes les commandes faites en France étaient, par suite, astreintes à payer des frais considérables de transbordement dans les ports du Rio-de-la-Plata et nos expéditeurs, aussi bien que les destinataires de nos marchandises, résidant au Paraguay, ne pouvaient, s'ils désiraient expédier des produits en France, ou en recevoir, se passer d'avoir des agents dans les ports de transit.

Cette situation qui entrainait une perte de temps et augmentait les frais de transport, était toute à notre détriment.

Deux Compagnies françaises : la « Société Générale de Transports Maritimes à vapeur », de Marseille, et la Compagnie des « Chargeurs Réunis » ont heureusement conclu, en 1902, des arrangements avec la Compagnie fluviale « Mihanovich » qui relie le Paraguay au Rio-de-la-Plata. Elles délivrent maintenant des connaissements directs permettant d'effectuer, à l'avenir, sans aucune entrave, des échanges commerciaux entre les ports français de Marseille, du Havre et de Dunkerque (probablement bientôt celui de Bordeaux) et les ports paraguayens de l'Assomption et de Villa-Concepcion.

Tous les intermédiaires se trouvent ainsi supprimés, et, si notre commerce veut se servir de ces avantages qui profiteront aussi aux exportations paraguayennes, il ne tardera pas à en recueillir les bénéfices.

Depuis les quelques mois que ces nouveaux services, dont l'annonce a été accueillie avec satisfaction par le commerce de l'Assomption, ont été inaugurés, le chiffre de certaines affaires entre la France et le Paraguay paraît déjà avoir augmenté.

En tous cas, toute question d'économie à part, les transactions seront plus rapides et beaucoup plus faciles.

Les produits français expédiés ici sont souvent des marchandises d'un certain prix, mais d'un volume et d'un poids relativement minimes ; aussi notre commerce d'exportation aurait-il avantage à pouvoir obtenir des Compagnies transatlantiques dont il vient d'être question, des facilités pour expédier, moyennant un fret réduit, des marchandises d'un poids et d'un volume inférieurs à 100 kilog. ou à un mètre cube.

Cette question se rattacherait, d'ailleurs, sous certains côtés, à celle des colis postaux, dont le service est ici très défectueux ; mais cette dernière sort du cadre du présent rapport.

La Compagnie allemande « Hambourg Sud-Américaine » dont les vapeurs partant de Hambourg, touchent à Boulogne-sur-Mer, a, tout récemment, organisé un service de connaissements directs avec l'Assomption.

Relations directes avec les importateurs établis au Paraguay. — Garanties à prendre sur la place de l'Assomption. — Facilités de paiement à accorder.

Je ne saurais assez engager notre commerce d'exportation et nos fabricants à traiter directement avec les maisons d'importation du Paraguay.

Mais, m'objectera-t-on, nos fabricants et nos exportateurs ne pourront traiter directement avec les importateurs établis au Paraguay, qu'à la condition de s'entourer de toutes les garanties nécessaires. Ils devront connaître, avant tout, la solvabilité, j'ajouterai, surtout, l'honnêteté des maisons de ce pays.

La chose n'est pas si difficile ; il faut le dire ici, et il est important qu'on le sache en France : malgré la crise évidente que traverse le commerce paraguyen, et la prudence indispensable dont nos producteurs et nos négociants doivent s'entourer, la place de l'Assomption, où se concentre presque tout le commerce d'importation du pays, est très abordable. Je ne crois pas qu'il soit possible d'y faire en ce moment de fortes affaires (les importateurs sont d'ailleurs les premiers à donner l'exemple de la prudence), mais le commerce est honnête au Paraguay, et la place de l'Assomption est encore une de celles de l'Amérique du Sud où l'on entend le moins parler de faillites.

Il faut cependant, avant tout, je le reconnais, prendre ses informations, car il serait évidemment dangereux d'accorder, au hasard, sa confiance à des maisons inconnues, et le fait n'arrive que trop souvent. Le Consulat général est, d'ailleurs, toujours disposé à répondre aux questions qui lui sont posées, et il peut se procurer assez facilement les renseignements qu'il donne.

La commerce paraguayen est aujourd'hui concentré entre les mains d'un nombre restreint d'importateurs, dont les maisons sont presque toutes très sérieuses.

Lorsqu'il se sera assuré de l'honnêteté de son correspondant (maison d'introduction, commissionnaire ou représentant), il sera absolument indispensable à notre commerce d'exportation, s'il veut prendre ici la place à laquelle il a droit, d'accorder de très grandes facilités de paiement. Les crédits ne doivent pas être inférieurs à six mois ; il faut même, au besoin, renouveler ses échéances, quitte à augmenter de 3 à 6 0/0 le montant des factures.

C'est en mettant en pratique les indications qui précèdent, en ayant grand soin d'envoyer toujours de la marchandise conforme au goût des destinataires, en sortant enfin de nos habitudes trop souvent routinières, que nous éviterons d'être supplantés tout à fait par nos rivaux sur le marché paraguayen, comme nous ne l'avons été déjà que trop souvent sur cette place, aussi bien que sur tant d'autres.

EXPORTATION.

Le tableau suivant permettra de se rendre un compte exact de la marche des exportations du Paraguay de 1882 à 1902 :

Années.	(Valeur en piastres or.)
1882	1.650.679
1883	1.770.458
1884	1.572.000
1885	1.493.000
1886	1.571.000
1887	2.154.000
1888	2.658.608
1889	2.183.381
1890	2.900.729
1891	3.166.000
1892	1.857.990
1893	1.598.960
1894	2.220.000
1895	2.545.726
1896	2.450.000
1897	2.555.271
1898	2.463.293
1899	2.290.752
1900	2.652.067
1901	2.564.802
1902	3.072.910

Les articles les plus importants de l'exportation paraguayenne sont l'extrait du bois de « quebracho », le maté, les cuirs secs et salés, les bois et le tabac.

Le tableau suivant indique quelle a été la valeur, en piastres-or, de ces exportations, pendant les années de 1898 à 1902 :

	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
	—	—	—	—	—
	(Valeurs en piastres-or)				
Cuirs salés	213.280	113.180	395.325	369.611	443.703
Cuirs secs	182.700	99.891	314.611	228.866	227.352
Bois durs équarris	89.833	79.011	96.500	89.003	232.280
Bois de quebracho décortiqué	8.414	20.587	21.699	35.414	47.218
Tabac	152.803	96.703	212.661	142.501	176.949
Yerba (maté) concassée	411.945	201.399	709.974	1.123.099	394.327
Yerba (maté) en poudre	111.849	120.017	57.584	38.400	27.780

En étudiant plus spécialement la valeur des exportations, pendant l'exercice 1902, nous trouvons les résultats suivants :

	(Valeur en piastres-or.)	
Extrait de quebracho	825.615	»
Cuirs salés	443.703	»
Cuirs secs	227.352	50
Yerba (maté) concassée	394.327	»
— en poudre	27.780	»
Bois durs équarris	232.290	»
Cèdre équarri	133.397	»
Tabac	176.149	60
Viandes salées	169.621	»
Oranges	116.712	»
Bois de quebracho	47.218	»
Essence de petit grain	29.154	»
Crin	31.621	»
Laines	8.013	48
Cornes	4.436	96
Pieux pour clôtures	7.439	68
Baguettes —	13.164	74
Bœufs	42.526	»
Chevaux	4.625	»
Juments	2.397	»
Tourteaux de coco	1.869	80
Suif	27.733	70
Cuirs d'animaux sauvages	3.965	80
Graisses	5.260	35
Feuilles médicinales	3.015	90
Os	1.459	59
Langues salées	4.952	45
Maïs	5.042	»
Tomates	5.074	20
Tripes salées	2.883	80
Noix de coco	16.621	»
Palmiers	4.002	60
Planches	4.229	»
Divers	52.662	70
Total	3.072.910	20

Les chiffres qui précèdent représentent les prix payés par le commerce d'exportation sur la place de l'Assomption. On peut ajouter que ces chiffres ne sont pas rigoureusement exacts ; ils sont plutôt inférieurs à la réalité, la sortie d'une certaine quantité de produits du pays ne pouvant être contrôlée, surtout du côté de la frontière brésilienne.

Passant en revue les principaux produits paraguayens exportés pendant ces dernières années, nous avons été amené à faire les observations suivantes :

Cuirs.— Les cuirs du Paraguay, qui étaient, il y a peu d'années encore, inconnus sur les marchés européens, commencent à trouver, sur les places du Havre, de Brême, de Hambourg, d'Anvers et de Londres, un placement rémunérateur. Il est, d'ailleurs, difficile de se rendre un compte exact de la quantité de cuirs d'origine paraguayenne vendus sur chacun de ces marchés, un certain nombre étant classés, à leur arrivée, comme originaires de l'Argentine ou de l'Uruguay, où ils sont souvent expédiés une première fois.

D'après les dernières statistiques mises à notre disposition, l'exportation des cuirs classés par espèce a été la suivante en 1902 :

	Nombre de peaux.	Valeur en piastres-or.
Cuirs de bœufs salés	147.901	443.703 »
— secs.	84.941	227.352 50
— défaits . . .	5.212	10.424 »
Cuirs d'animaux sauvages. .	39.658	3.965 80
Peaux de tigres (jaguars) . .	85	100 »
Cuirs de porc.	978	240 »

Il résulte des renseignements fournis par le Consul du Paraguay au Havre que 32,887 cuirs salés, déclarés comme produits paraguayens, sont entrés dans ce port en 1902, contre 32,310 en 1901. Ces cuirs sont généralement appréciés ; on préfère les peaux de bœuf aux cuirs de vache. Si l'on apportait plus de soin au dépeçage des animaux, la vente des cuirs paraguayens obtiendrait de meilleurs résultats sur les places européennes. Il ne serait entré au Havre, en 1902, que 496 cuirs secs du Paraguay.

Tabacs. — Les tabacs paraguayens étaient, il y a quelques années, inconnus en Europe, du moins sous leur véritable nom d'origine ; ils se vendent aujourd'hui comme tels sur les principaux marchés du vieux continent. Hambourg, Brême, Anvers, Amsterdam et Rotterdam importent ces tabacs d'une façon suivie, l'Espagne commence à les connaître et l'année dernière, la Régie française s'est livrée sur eux à des expériences qui ont donné d'assez bons résultats.

La République Argentine, qui constitue encore le principal débouché pour les tabacs paraguayens, n'achète à l'Assomption que les espèces classifiées « fuertes » (forts) et connus sous le

nom de « dobles » ou « para ». Les tabacs dénommés « Pito » et « Bueno » se vendent plutôt en Europe, surtout à Brême.

Les tabacs manufacturés (cigares, tabac pour cigarettes, etc.) ne sont guère expédiés que dans la République Argentine; quelques cigares ont trouvé, cependant, leur place à Hambourg.

Il a été exporté de l'Assomption :

En 1900, 33,424,760 kilog. de tabacs pour une valeur de 189,836.20 piastres-or.

En 1901, 25,833,588 kilog. de tabacs pour une valeur de 130,340.15 piastres-or.

En 1902, 31,331,509 kilog. de tabacs pour une valeur de 176,949.60 piastres-or.

Maté. — Le maté (thé paraguayen), désigné communément dans l'Amérique du Sud sous le nom de « yerba », trouve son écoulement surtout dans la République Argentine et l'Uruguay. On commence à connaître et à apprécier ce produit en Europe, notamment en Allemagne, où il est consommé soit en infusion, soit sous forme de liqueurs ou de vins médicinaux.

Le maté est un puissant tonique dont l'usage pourrait être recommandé, sous certains climats, à nos troupes coloniales. Il contient 18 milligrammes de caféine.

Le prix du maté en gros, sur la place de l'Assomption, varie entre 7 et 8 fr. les 10 kilog.

Il se vend, en Europe, beaucoup de maté paraguayen sous le nom de maté brésilien. Cette confusion s'explique par la proximité des centres de production : le nord du Paraguay et la province brésilienne du Matto Grosso.

L'exportation du maté tend, d'ailleurs, à diminuer ; en effet, si l'on en croit les statistiques officielles, il a été exporté :

En 1900, 65,188,160 kilog. de maté pour une somme de 651,881.60 piastres-or;

En 1901, 48.541,131 kilog. de maté pour une somme de 485,411.30 piastres-or;

En 1902, 42,210,804 kilog. de maté pour une somme de 422,108 piastres-or.

Bois. — Une étude complète des bois du Paraguay susceptibles d'être exportés, sortirait du cadre de ce travail. Il faut nous borner ici à fournir quelques indications sommaires sur les principales essences exploitées aujourd'hui et déjà connues en dehors de ce pays. Elles se réduisent à une vingtaine environ, dont les principales sont :

Curupaï. — Bois rouge, résistant, utilisé surtout pour traverses de chemin de fer. La République Argentine en fait une consommation sérieuse. Prix d'achat à l'Assomption : 2 fr. 50 le mètre, par pièce d'une épaisseur d'environ 15 centimètres.

Cèdre. — Ce bois trouve un débouché en Argentine et en

Allemagne; il est connu dans ce pays surtout depuis la dernière guerre des États-Unis avec l'Espagne. Le marché de Brême emploie le cèdre du Paraguay pour la fabrication des boîtes de cigares. La couleur se rapproche de celle de l'acajou. Prix : 2 fr. 50 le mètre.

Laurier noir. — Est employé pour traverses. Il est moins durable et plus inflammable que le Curupaï. Prix : 1 fr. 75 le mètre.

Palo de Rosa. — Peu connu en Europe ; utilisable pour l'ébénisterie; possède des qualités médicinales.

Sbira-no. — Bois flexible, grain serré, résistant au soleil et à l'eau, utilisable en carrosserie et dans les constructions navales. Des essais faits en Angleterre ont donné de bons résultats. Son seul défaut est d'être assez lourd. Prix environ : 2 fr. 50 le mètre.

Lapacho (noir et jaune). — Très demandé à Buenos-Aires pour la charronnerie et pour la construction des ponts.

Petériby noir. — Très bon pour la menuiserie et la fabrication des meubles. Prix environ : 3 fr. 75 le mètre.

Quebracho rouge. — Ce bois est le plus important du Paraguay. Un stock considérable alimente toujours le marché de Hambourg.

C'est surtout pour la tannerie qu'il est utilisé, et la demande augmente d'année en année. Des chargements entiers sont pris par des bateaux allemands. Le prix du quebracho rouge rendu à Hambourg est de 83 fr. environ la tonne. Ce bois est excellent pour les traverses de chemin de fer; il résulte d'expériences faites au Paraguay qu'il a résisté au delà de 30 ans. On a reconnu qu'il offre plus de résistance que toute autre essence, à la condition de laisser, en l'équarrissant, la partie supérieure bombée et revêtue, au milieu, de son écorce.

Des analyses récentes ont démontré que le quebracho donne une moyenne de 25 0/0 de substance tannante pouvant s'élever à un maximum de 29 0/0. Le quebracho du Paraguay contient plus de tannin et est d'une plus belle couleur que celui de l'Argentine.

Urdi-mi. — Bois très dur, possède les mêmes qualités que le curupaï, s'il ne lui est supérieur. Prix environ : 2 fr. 50 le mètre.

Tatané. — Beau bois de couleur jaune-doré, se polissant très bien, résiste à l'eau et à la terre, a des propriétés antiseptiques; il est utilisable pour l'ébénisterie, et, transformé en boîtes, il peut servir à la conservation de pièces d'histoire naturelle. Le « tatané » est employé sur place dans la construction des proues et des gouvernails.

Palo Santo (Ligneum vitæ). — C'est un bois lourd, très dur, de couleur foncée. Sa production est plutôt restreinte; il est

utilisé dans certaines pièces de machines, pour la fabrication de poulies, de moyeux, d'objets tournés, etc. Ce bois possède des qualités médicinales. Son prix, à l'Assomption, est de 150 fr. la tonne environ.

Palmiers. — La palme « noire », dure et très résistante, est utilisée pour les poteaux télégraphiques et dans les constructions rurales.

Les statistiques officielles donnent les chiffres suivants pour l'exploitation des bois du Paraguay pendant les années 1900, 1901 et 1902 :

		1900.	1901.	1902.
Traverses pour chemin de fer. . . .	1	31.395	11.898	1.379
Poutres	mètre cube	870.837	1.329.272	1.964.169
Pieux pour clôtures.	1	137.567	71.285	185.992
Planches	mètre	48.384	128.451	4.229.620
Arbres équarris . .	tonne	15.913.996	6.908.724	21.947.420

Essence de petit grain. — Les quantités d'essence de petit grain exportées de l'Assomption en 1900, 1901, 1902, ont été les suivantes :

1900 : 9,545 kilog.; valeur : 14.577 piastres-or;
1901 : 17,834 kilog.; valeur : 27,643 piastres-or;
1902 : 19,436 kilog.; valeur : 29.154 piastres-or.

Destination : France et Allemagne.

Prix actuel: 10 fr. le kilog. sur place. Les cours sont très variables.

Extrait de quebracho. — Depuis trois ans seulement l'exportation de l'extrait du bois de quebracho, utilisable pour tanneries, figure dans les statistiques officielles. C'est surtout dans la République Argentine et en Allemagne que ce produit a trouvé un débouché rémunérateur. Voici, d'ailleurs, les chiffres fournis, à ce sujet, par l'Administration des douanes :

Quantités exportées en kilog. : 1900, 1,316,000 ; 1901, 1,174,800 ; 1902, 2,752,050.

A la suite des articles d'exportation qui précèdent, et qui intéressent plus spécialement le commerce européen, il convient d'ajouter certains produits naturels du sol paraguayen, ne pouvant se consommer que dans un rayon assez restreint et qui trouvent un débouché assuré dans la République Argentine.

Le premier de ces produits est l'orange que le Paraguay fournit en abondance, et dont les qualités sont justement appréciées dans la République voisine.

Les fruits, qui viennent à maturité de quatre à six semaines avant ceux des provinces argentines de Corrientes, de Tucuman et Salta sont expédiés, d'avril en octobre, par bateaux entiers sur Rosario, Buenos-Aires et Montevideo.

L'exportation des oranges du Paraguay a donné les chiffres suivants pendant les années :

1900 (mille) 51,286,532; 1901, 114,465,820; 1902, 96,263,800.

L'exportation des mandarines, commencée seulement il y a quatre ou cinq ans, a déjà donné de bons résultats.

Depuis quelques années, le Paraguay expédie sur Buenos-Aires certains primeurs, des tomates et des piments surtout ; il y a là un assez sérieux débouché pour l'avenir.

L'exportation des bananes que ce pays produit en grande abondance n'est pas non plus négligée.

L'exportation surtout sur l'Argentine des produits manufacturés est de peu d'importance ; elle est nulle pour l'Europe. C'est plutôt vers les ports de Corumba et de Cuyaba, dans la province de Matto-Grosso (Brésil), que sont dirigés la plupart des autres articles manufacturés ou non, d'origine paraguayenne, qui figurent sur le tableau général des exportations dont les chiffres nous ont été fournis par l'Administration des douanes.

Chambre de commerce. — Les principaux commerçants de l'Assomption avaient formé, en 1898, sous le nom de « Centro Comercial » une sorte d'association ayant pour but de favoriser l'industrie et le commerce paraguayens.

Cette réunion a pris, peu à peu, de l'importance et le 19 mars 1902 l'ancien « Centro Comercial » s'est transformé en « Chambre de Commerce de l'Assomption ».

La nouvelle Chambre, bien que à peine créée, a pu déjà rendre de bons services. Elle compte parmi ses membres les plus actifs, les chefs des principales maisons d'importation et d'exportation. Elle se compose actuellement de :

Un président ; deux vice-présidents ; un trésorier ; quatre syndics.

Un comité directeur comprenant 14 membres et 169 membres actifs répartis, tant à l'Assomption que dans les principaux centres du pays.

En 1902, la Chambre de Commerce a envoyé :

	526	lettres,
	51	télégrammes,
	10.530	circulaires, bulletins, imprimés,
Soit un total de	11.107	pièces.

Elle a reçu en même temps :

	754	lettres,
	1.080	télégrammes,
	7.925	journaux, etc.,
Soit	9.750	pièces.

Le mouvement général a donc été de 20,866 pièces.

Le bulletin bi-mensuel de la Chambre de commerce, publié en langue espagnole, contient des renseignements intéressants et utiles à consulter.

La nouvelle institution a déjà su se créer de nombreuses relations à l'étranger; elle a nommé, l'année dernière, membres correspondants, les Chambres de commerce des principales villes d'Europe et d'Amérique.

INDUSTRIE.

Avant la guerre contre la Triple-Alliance, l'industrie était florissante au Paraguay; elle a été complètement annihilée à partir de 1865. Après la mort de Lopez II, tout était à créer de nouveau. Peu à peu, ce pays qui ne produisait plus que les fruits naturels de son sol, se repeuplant, chercha à se relever de son anéantissement.

Si l'on compare la situation actuelle du Paraguay, malgré la crise générale qu'il traverse en ce moment, avec ce qu'il était, il y a trente ans, on est obligé de reconnaitre que des efforts sérieux ont été tentés, avec succès, aussi bien par l'élément étranger que par l'indigène. On en constate, aujourd'hui, les résultats qui sont d'un bon augure pour l'avenir; il y a quinze ans, cette République était tributaire de l'étranger pour tous les objets de première nécessité. Aujourd'hui, non seulement la plupart des industries locales produisent assez pour la consommation intérieure, mais encore plusieurs d'entre elles ont commencé à alimenter l'exportation.

Maté. — Le maté (Ilex Paraguensis) est encore, aujourd'hui, le plus important des produits du sol paraguayen, tant au point de vue de sa consommation locale qu'à celui de son exportation. La « yerba », nom sous lequel est connu ce produit dans toute l'Amérique du Sud, est la feuille d'un arbuste de 4 à 5 mètres de haut qui pousse, à l'état sauvage, dans le nord et l'est du Paraguay. On désigne sous le nom de « yerbales » les districts où cette plante se trouve en plus grande abondance. Les divers essais de la culture et de la reproduction, par la main de l'homme, de la yerba, ont rarement réussi. La plante ne demande aucun entretien, il suffit de l'isoler un peu des plantes avoisinantes. Les indications que nous avons recueillies sur son exploitation trouveront leur place ici, plutôt que dans le chapitre de l'agriculture.

Les « yerbales » les plus importantes sont : Chirigüelo, Tacurupyta, Concepcion, Caaguazú, Tacurupucú, Yuti et Jésús.

La principale compagnie se livrant à l'exploitation des « yerbales » est la « Sociedad Industrial Paraguaya »; elle possède un territoire de 400 lieues carrées, et produit environ 5,000,000 (cinq millions) de kilog. de yerba par an. La « Rural Belga » est propriétaire de 90 lieues carrées.

Les procédés employés pour récolter la « yerba » sont assez intéressants pour qu'il m'ait paru utile d'en faire une description sommaire : vers la fin de l'été, en mars généralement, les industriels (yerbateros) commencent l'embauchage des péons (ouvriers des campagnes) ; ils leur font l'avance d'une partie de leurs salaires. Ce procédé est nécessaire, la question de la main-d'œuvre constituant au Paraguay la principale difficulté dans toute espèce d'exploitation.

Vers le 1er avril, les « péons » se dispersent dans les forêts et se livrent à la récolte de la « yerba » jusqu'en septembre et octobre. L'arbre est, d'abord, émondé soigneusement, et ses petits rameaux sont transportés à un endroit désigné d'avance, et souvent situé à plusieurs kilomètres du lieu de la cueillette. C'est là que se trouve l'établissement des « yerbales ». Le produit est, alors, pesé avec soin, car il est payé au « péon » au poids, c'est-à-dire à tant l' « arobe » de 10 kilog.

Ici commence le travail le plus délicat : les branches et feuilles de la « yerba » sont disposées, pour y être séchées, sur des claies suspendues et sommairement construites, sous forme de tonnelles. Pour achever l'opération, il est nécessaire d'allumer un feu de bois qui reste toujours incandescent. Afin d'éviter tous risques d'incendie, le foyer est allumé, à 5 ou 6 mètres de distance des séchoirs, dans une fosse d'où l'air surchauffé est conduit sous les claies, au moyen d'un canal souterrain. Pendant l'opération, une personne (le plus souvent un enfant), est occupée à retourner sans cesse les rameaux. Ceux-ci, une fois arrivés à un point de siccité suffisant, sont remis à un second opérateur qui les concasse sommairement et les met en sacs. Des charrettes ou des chalands prennent alors la marchandises et la conduisent à la prochaine station de chemin de fer ou de bateaux à vapeur. La dernière opération, celle de la pulvérisation et de la préparation pour la vente, se fait à l'Assomption.

Minoterie. — Un important moulin à vapeur, construit à l'Assomption, sur les bords du Rio Paraguay, et jouissant d'un privilège des plus avantageux, produit, aujourd'hui, de la farine en quantité suffisante pour la consommation de tout le pays. Il en envoie aussi dans la province brésilienne du Matto-Grosso et jusqu'en Bolivie. Une jetée appartenant à cet établissement et prolongée jusqu'au fleuve, permet d'opérer directement le chargement des blés et le déchargement des farines.

Industrie sucrière. — La fabrication du sucre est appelée à un certain avenir, mais la production ne suffit pas encore à alimenter la consommation intérieure. Ce produit est tiré de la canne dont la culture est des plus faciles au Paraguay.

Il y a actuellement dans le pays deux sucreries importantes, dont la principale, appartenant à un Français, est située sur le bord du Rio Tibicuari, près de Villa-Rica, et produit environ

800,000 kilog. de sucre par an. Plusieurs autres fabriques, d'une importance secondaire, sont réparties dans le pays.

La plupart des appareils employés dans cette fabrication proviennent des États-Unis, quelques-uns sont d'origine française.

Caña, alcool, liqueurs. — La Caña (tafia) ou rhum du Paraguay, s'obtient, comme on le sait, par la fermentation du jus de canne à sucre, réduit ensuite en sirop par la cuisson, puis distillé. Presque chaque village, on pourrait ajouter presque chaque propriétaire tant soit peu aisé, se livre à ce genre d'industrie. Les principales distilleries emploient des appareils Egrot, quelques alambics sont fabriqués à l'Assomption.

Cette eau-de-vie est consommée presque toute sur place ; vieillie elle peut rivaliser avec les meilleurs rhums. On peut compter quatre grandes distilleries dont trois appartiennent à des Français.

L'alcool extrait de la canne à sucre est réputé excellent, et son prix de revient est minime ; il n'existe, d'ailleurs, aucun impôt interne sur ce produit. Malheureusement, peu d'industriels se livrent à sa fabrication. La production annuelle ne dépasse pas 120,000 litres. Il y aurait cependant, dans cette industrie, une source sérieuse de gain ; on pourrait, entr'autres, utiliser l'alcool de canne pour l'éclairage des villes où il remplacerait avantageusement le pétrole, seul en usage aujourd'hui.

De nombreuses variétés de plantes, qui naissent spontanément sur le sol paraguayen, pourraient être employées dans la fabrication de diverses liqueurs. Quelques personnes se sont livrés avec succès à ce genre d'industrie.

Utilisation des produits de l'oranger. — La principale des industries empruntant leur matière première à l'oranger est la fabrication de l'essence de petit grain ; elle est exploitée surtout par nos compatriotes. Les marques françaises Balansa, Nerhot, Larzat, etc., sont avantageusement connues sur nos marchés. L'essence de petit grain fabriquée au Paraguay a une valeur marchande inférieure à celle que l'on fait en Europe. Cela tient, paraît-il, à ce que la première est extraite des feuilles de l'oranger amer, tandis que la seconde proviendrait des fruits à peine formés, après la floraison.

La fabrication du vin d'oranges a été tentée à diverses reprises, et elle a donné d'excellents résultats. Il est à regretter que cette boisson, pourtant si saine, soit encore très peu répandue au Paraguay, où elle remplacerait avantageusement nombre de vins plus ou moins frelatés importés dans le pays.

Tabacs manufacturés. — Tout le monde fume au Paraguay, aussi y fabrique-t-on partout des cigares. Dans les campagnes, cette industrie est encore à l'état rudimentaire, chaque paysanne roulant elle-même le tabac destiné à sa consommation et à celle de sa famille. Ces cigares sont très forts et reviennent à un prix dérisoire. Le tabac haché, pour la pipe, est inconnu.

Les cigares fabriqués avec les procédés modernes à l'Assomption, à Villa-Rica, à Itangua et dans quelques autres centres, jouissent aujourd'hui, avec raison, d'une excellente réputation; et ils peuvent lutter avantageusement avec les produits similaires de bien d'autres pays.

Le cigare paraguayen, même celui dans la fabrication duquel entrent des feuilles provenant de semis de la Havane, ne pourra cependant jamais réunir les qualités des produits de l'île de Cuba, il n'en constitue pas moins déjà un élément sérieux de richesse pour le Paraguay.

Depuis ces dernières années, la fabrication des cigarettes a pris de l'extension.

Un impôt interne des plus minimes, représentant environ 1 0/0 de la valeur de la marchandise, pèse seule sur la consommation intérieur du tabac manufacturé, encore cet impôt ne s'applique-t-il qu'aux cigares en boîtes et aux cigarettes en paquets.

Extrait de quebracho. — Il existe au Paraguay deux grandes fabriques d'extrait de quebracho. L'une appartenant à MM. Casado C°, fondée il y a dix ans, occupe aujourd'hui un personnel de 800 à 1,000 individus. Elle est située à Puerto-Casado, sur le Rio Paraguay. Une voie ferrée étroite de 30 kilomètres, appartenant à la Compagnie, est actuellement en construction. La seconde fabrique située à Puerto-Max, près de la frontière brésilienne, appartient à MM. Cramer, Weyler et Muller. Elle occupe un personnel de 600 individus. Comme on l'a vu au chapitre des exportations, une grande partie des produits de ces fabriques est dirigée sur l'Allemagne.

Tanneries. — Les tanneries sont aujourd'hui nombreuses au Paraguay, surtout autour de l'Assomption. Elles utilisent les écorces de plusieurs espèces d'arbres, surtout celles du quebracho et du curupaï, mais leurs procédés sont encore assez primitifs.

Fabriques d'huiles et de savons. — Il existe au Paraguay une variété de cocotier connu ici sous le nom de « m'bocaia », que l'on trouve partout en grande abondance à l'état sauvage et dont les graines, de la grosseur d'une noix, sont utilisées depuis quelques années. Elles sont très oléagineuses et l'huile que l'on en extrait produit un excellent savon. Cette industrie, presque inconnue il y a quinze ans, donne aujourd'hui de bons résultats; l'huile et le savon de coco sont consommés au Paraguay; une certaine quantité en est exportée en Argentine et dans le Matto Grosso.

Les graines de coco sont très dures, aussi l'industrie savonnière ne pourra-t-elle se développer en grand, dans ce pays, que le jour où des machines assez bien conditionnées en faciliteront davantage la transformation.

Industrie du meuble. — Ainsi que nous l'avons fait

observer au chapitre des importations, la majeure partie des meubles vendus au Paraguay est aujourd'hui demandée à l'industrie locale qui a fait de rapides progrès depuis une quinzaine d'années. Les bois étant abondants, variés et bon marché, ces meubles sont tous massifs; les placages sont inconnus. Quelques ouvriers habiles, Italiens et Espagnols, s'inspirant de modèles européens, sont arrivés à fabriquer à des prix peu élevés du bon et même du beau meuble, résistant à la chaleur et à l'humidité. La grande variété de la matière première permet de produire de jolis effets de couleurs. Les essences les plus employées sont le pindo, le lapacho, le caranday, le cèdre, etc., etc.

Il se fait beaucoup de sièges en bois et cuir.

Quelques scieries à vapeur sont annexées aux principales fabriques de meubles.

Industries textiles.

Le Paraguay produit une grande variété de plantes textiles poussant à l'état sauvage, mais dont un nombre très restreint est utilisé. Il y aurait, de ce côté, bien des essais avantageux à tenter. Il existe cependant un certain nombre de fabriques de cordes et d'espadrilles (alpargatas). Certaines fibres sont utilisées pour la fabrication de grands chapeaux en usage dans la campagne. Dans plusieurs villages, on trouve du linge de coton fabriqué à la main. Les hamacs en coton, dont l'usage est très répandu, méritent leur réputation.

L'industrie textile la plus intéressante au Paraguay est incontestablement celle de la dentelle connue sous le nom de « nanduty » (toile d'araignée en langage guarani). Dans tous les centres de population, les femmes se livrent à ce travail, dont le produit trouve un écoulement facile dans le pays même et dans la République Argentine. On le connaît en Europe surtout sous le nom de dentelle du Brésil ; il est bon que l'on sache quelle est sa véritable origine. Quelques-unes de ces dentelles sont fort belles et elles sont difficilement imitées. Certains dessins, toujours reproduits, sont copiés sur des modèles conservés intacts pendant plusieurs générations.

La **cordonnerie**, la **sellerie**, la **confection** occupent un assez grand nombre d'ouvriers. Presque tous les corps de métier se sont, d'ailleurs, peu à peu formés.

L'**industrie du bâtiment** a fait de sérieux progrès; plusieurs briqueteries et tuileries réparties un peu partout, une fabrique de carreaux céramique, etc., fonctionnent régulièrement. On se sert beaucoup de bois dans les constructions. Le dallage, sous ses diverses formes, est employé partout. Les parquets et planchers sont inconnus.

Citons ensuite deux brasseries, trois fabriques de glace artificielle, plusieurs imprimeries et ateliers de lithographie. Les

poteries du Paraguay suffisent à la consommation locale. Il se fabrique, à l'Assomption, beaucoup de pâtes alimentaires.

La **construction** et surtout la réparation des bateaux occupe un certain personnel. Il existe également quelques forges, plusieurs établissements de charronnerie, une fabrique d'allumettes et de bougies, etc.

Nous parlerons des « saladeros » à propos de l'élevage.

AGRICULTURE.

Tous ceux qui connaissent le Paraguay s'accordent à reconnaître que l'agriculture, bien que peu développée encore, constitue cependant l'avenir de ce pays, dont le sol fertile et le climat favorisent toutes les cultures.

La base de l'alimentation de l'indigène est le manioc, dont la racine utilisée partout comme aliment produit également un excellent amidon. La récolte faite, la tige de la plante sert à renouveler la plantation et constitue, pendant la saison sèche, un excellent aliment pour le bétail.

Tabac. — Tout le monde plante du tabac au Paraguay et chaque famille possédant une parcelle de terrain a sa petite plantation suffisante à sa consommation. Toutefois, les plantations de tabac les plus considérables se trouvent situées dans les départements du centre, dits de la « Cordillère », et les produits en sont réunis à Villa-Rica, qui est la ville la plus importante après l'Assomption. C'est dans cette région seulement que l'on a commencé à employer sérieusement des procédés de culture rationnels et modernes. Itangua est aussi un centre de production important.

Le gouvernement paraguayen comprenant l'importance que pourrait avoir pour le pays cette branche de l'agriculture, a fait, depuis quelques années, des efforts sérieux en vue de favoriser la culture et l'élaboration du tabac.

La Banque agricole, dont il sera parlé plus loin, a été fondée surtout dans le but d'aider le planteur par des avances pécuniaires qu'elle lui fait sur ses récoltes. Cet établissement financier s'engage, par contrat, à fournir au cultivateur, avec des semences d'origine havane ou autres, les fonds nécessaires pour couvrir les frais de sa plantation. En retour, le bénéficiaire de ces avances s'engage à vendre la récolte, sur pied, au gouvernement. Un grand nombre de cultivateurs travaillent aujourd'hui dans ces conditions.

Le séchage des feuilles peut se faire dans des établissements créés spécialement à cet effet, appelés « secaderos » et que la banque agricole a fait installer, au nombre de neuf, dans les principaux centres de culture. Les directeurs de ces séchoirs sont chargés d'inspecter les plantations et de faire l'achat des récoltes.

Le tabac paraguayen est, en général, fort ; il a de l'arôme, mais on lui reproche une certaine amertume. Les progrès de la culture amélioreront, sans doute, ces tabacs qui sont, aujourd'hui appréciés par les connaisseurs. Il sera nécessaire d'en perfectionner la classification. Le climat et le sol du Paraguay conviennent, d'ailleurs, parfaitement à cette plante. On a fait de nombreux essais de semis originaires de la Havane, mais les produits de ces semis ne pourront jamais rivaliser avec ceux de l'île de Cuba, et ce genre de culture entraîne à des frais qui ne répondent pas aux résultats que l'on croyait devoir en attendre ; aussi les personnes les plus compétentes dans cette question conseillent-elles de se borner, en l'améliorant autant que possible, à la culture du seul tabac paraguayen qui, pouvant se vendre bon marché, trouvera un placement beaucoup plus facile à l'étranger, en Europe surtout.

La culture du **maïs** qui peut être semé deux fois par an réussit très bien. Il entre également dans la composition de la nourriture de l'habitant des campagnes et dans celle des chevaux.

La **luzerne** peut fournir jusqu'à huit coupes par an.

La **canne à sucre** vient dans presque toutes les régions. Il n'est pas de propriétaire, riche ou pauvre, qui ne se livre à la culture de cette plante.

Le **café** du Paraguay, au grain petit, est très apprécié sur place. La production en est minime. Presque tous les cultivateurs aisés possèdent la quantité de caféiers suffisante à leur consommation, mais il n'existe qu'un nombre très limité de plantations dont les propriétaires vendent les produits.

La culture de la **banane** qui est, d'ailleurs, des plus faciles, prend, depuis peu, un certain développement. Cette plante réussit ici parfaitement ; elle est robuste et peut pousser dans presque toutes les régions ; il en existe plusieurs variétés. La plus estimée est la banane dite brésilienne ; c'est une plante trapue, peu élevée, au fruit petit et très savoureux. Pour le moment, on se contente de consommer le fruit sur place, et d'en exporter un peu dans l'Argentine. Quelques essais isolés de la dessiccation de la banane et de sa transformation en farine ont été faits avec succès. Il y a là un champ important à explorer.

La culture de la **vigne** n'a pas donné les résultats qu'on se croyait en droit d'en espérer. Les raisins n'arrivent pas également à maturité, et les insectes détruisent souvent les grains à mesure qu'ils mûrissent. On assure, cependant, qu'avant la guerre 1865-1870, le Paraguay produisait des vins estimés. On tente, en ce moment, diverses expériences sur des plants de Californie.

La culture de l'**arachide** connue dans ces contrées sous le nom de « mani » commence à se développer. L'huile extraite

de cette graine tend à remplacer, peu à peu, dans la consommation locale, les huiles comestibles d'importation étrangère.

Le **ricin** pousse partout avec une vigueur extraordinaire. La culture raisonnée de cette plante pourrait être exploitée avec succès; elle est tout à fait négligée.

Le sol et le climat du Paraguay sont tout à fait appropriés à la culture du **coton** qui est ici des plus faciles. Pendant la présidence de Lopez II, le coton constituait une des principales richesses agricoles du pays, puisque la récolte de 1863 a été estimée à 1,800,000 fr. Aujourd'hui, cette branche de l'agriculture est réduite à une proportion insignifiante, faute principalement de main-d'œuvre. Elle se relèverait sérieusement, le jour où l'on pourrait établir au Paraguay une manufacture permettant d'utiliser le coton sur place.

Le **riz** qui figurait, avant 1865, pour une notable proportion dans les chiffres de l'exportation paraguayenne, est maintenant très peu cultivé. Toute la production est, d'ailleurs, consommée sur place. Certains terrains bas, situés sur les bords du Rio Tebicuary, lui conviendraient parfaitement.

La culture de l'**ananas** ne remonte guère qu'à l'année 1888. Elle prend aujourd'hui quelque importance. La qualité verte, dite brésilienne, est la plus estimée. Ce fruit qui vient, d'ailleurs, facilement, commence à être exporté vers l'Argentine.

Si l'on en excepte le **mandarinier** planté avec méthode depuis trois ou quatre ans, les diverses variétés d'orangers que produit le Paraguay ne sont soumises à aucune culture rationnelle. Il existe cependant peu de contrées où les produits de cet arbre pourraient donner d'aussi bons résultats. Le pays est couvert d'orangers qui se reproduisent naturellement; il n'existe, pour ainsi dire, aucune habitation, quelque misérable qu'elle soit qui n'en soit entourée. Les fruits pourrissent sur place par milliers; ils entrent pour une partie dans l'alimentation du bétail. Toutes les variétés de l'oranger et du citronnier réussissent également; l'orange amère se trouve partout à l'état sauvage.

Notons, enfin, la **patate**, les **tomates**, les **piments**, etc., que l'on exporte aujourd'hui de plus en plus à Buenos-Aires.

La culture maraîchère, inconnue il y a vingt ans, a fait, depuis, de grands progrès. Elle donne de bons résultats et se trouve presque entièrement entre les mains de jardiniers napolitains.

Tous les fruits des pays tropicaux et un certain nombre de plantes d'origine européenne, peuvent réussir ici.

Il existe au Paraguay une grande quantité de **plantes tinctoriales** qui ne sont pas exploitées. Elles mériteraient, cependant, d'attirer l'attention du commerce et de l'industrie. Vingt-six de ces plantes sont connues dans le pays; elles ont figuré, la plupart, à l'Exposition de Paris de 1889.

De nombreuses variétés de plantes médicinales existent à l'état

sauvage ; il est regrettable qu'elles ne donnent lieu à aucune transaction.

Il n'a été publié, jusqu'à présent, aucune statistique digne de foi sur l'agriculture en général ; aussi est-il difficile de se rendre un compte exact de ce que produit actuellement le sol paraguayen. Il y a encore beaucoup à faire pour l'exploiter. Ce qui manque aujourd'hui, ce sont des capitaux et des bras. Le jour où ceux-ci, aidés par la nature du sol et le climat de ce pays, se décideront à en exploiter avec méthode les richesses naturelles, la situation du Paraguay se transformera rapidement, tout à son avantage.

Une **École d'agriculture** a été créée, depuis peu, dans les environs de l'Assomption. L'existence de cet établissement étant assez récente, il serait difficile d'en apprécier déjà les résultats.

Élevage.

La branche la plus importante de l'agriculture au Paraguay, et qui sera, plus tard, une de ses principales sources de richesses, est incontestablement l'élevage.

Les vastes prairies, encore si peu peuplées, réparties sur tout le territoire, ainsi que sur le Chaco paraguayen, et qui sont entrecoupées de bois et abondamment arrosées, donnent, surtout dans le nord, une nourriture excellente pour le bétail. Les moyens de communication sont faciles, les conditions climatériques excellentes.

La reproduction de l'espèce bovine a beaucoup augmenté, surtout depuis dix ans; l'exportation des cuirs suit une marche ascendante ; la demande des animaux pour la boucherie ou les « saladeros » dépasse la production. Les prix des terres sont encore très bas, si on les compare à la valeur des « estancias » argentines. Tout, en un mot, concorde pour assurer un grand avenir à l'élevage du Paraguay. On peut assurer, sans crainte de se tromper, que cette industrie donne, pour le moment, de 20 à 30 0/0 de bénéfice par an.

Le tableau suivant fait ressortir les progrès réalisés de 1877 à 1902 :

	1877.	1886.	1890.	1900.	1902.
Bêtes à cornes. . . .	200.525	729.766	861.954	2.283.039	3.105.000
Chevaux . .	21.140	62.386	99.693	107.426	non encore publiés
Mulets . . .	1.299	1.725	2.433	3.490	id.
Moutons, chèvres . . .	6.668	32.351	77.576	246.392	id.
Anes	1.500	2.239	2.188	4.067	id.
Porcs. . . .	3.026	12.250	10.778	23.887	id.

Les principaux centres de production sont les suivants : départements de Villa-Concepcion, Villa San Pedro, Villa de

Rosario, San Juan Bautista de las Missiones, Caapueü, Caazapa, Caraguatay, Villeta, Yuty, Arroyos y Esteros, Santiago, San Estanislao, San Juan Bautista del Pilar, Tacuaral, Santa Rosa, Horqueta, Paraguari, San Jose de los Arroyos, Humaita, Belem.

Si le nombre des bêtes à cornes a augmenté dans des proportions aussi considérables, depuis ces dernières années, il reste cependant beaucoup à faire pour améliorer les races. Les animaux reproducteurs sont indigènes ou métis, il en existe très peu de race pure. La plupart sont achetés dans le Matto Grosso (Brésil), ou dans les provinces de Corrientes et d'Entre Rios (République Argentine). Très peu proviennent de Buenos-Aires, et encore hésite-t-on à payer de beaux spécimens.

Le plus important parmi les établissements d'élevage est celui de la « Société foncière du Paraguay », dont le siège est à Paris et qui est dirigée par MM. Cahen d'Anvers. Cette exploitation agricole, située au nord du Paraguay, entre les rios Aquidaban et Apa, occupe une superficie de 240 lieues carrées, dont 140 sont clôturées, et 10 lieues carrées sur le territoire du Chaco. Les principales « estancias » de la Foncière sont : Villa Sana, Santa Luisa, Santa Sofia, San Lorenzo, Caracol et Suty. Elles ont aujourd'hui environ 55,000 têtes de bétail et occupent un personnel de 200 individus. La moitié des animaux destinés à la boucherie est consommée dans le pays ; le reste alimente le « saladero » Risso, en attendant que la Société mette à exécution son projet de créer un de ces établissements.

D'autres « estancias » déjà importantes méritent d'être mentionnées, notamment celles de :

Quevedo frères, à Mancuello, et sur les bords du Riacho Negro (Chaco) avec 25,000 têtes ;

La Société belge « Rural Belga Sud-Americana », au capital de 1,500,000 fr., possédant environ 20,000 têtes. Cette entreprise s'occupe également de l'exploitation de la « yerba » (maté) ;

Casado C°, propriétaires de quatre estancias, dans le Chaco, entre Murtinho et Salvador, ont commencé avec 4,000 têtes ; ils achètent des animaux dans le Matto-Grosso. MM. Casado ont acquis, comme reproducteurs, 18 taureaux « Polled Angus » dans la province de Santa-Fé (République Argentine). Ces animaux, amenés il y a un an, ont tous résisté au climat ;

Mme Vve Isaac Pereire, associée de MM. Martin C°, possède 8 lieues carrées, avec 5,000 têtes ;

MM. Doutreleau et Houzet ont créé, il y a trois ans, près de Villa-Concepcion, un établissement possédant déjà 3,000 têtes ;

MM. Penser élèvent 4,000 animaux ;
M. Kemmerich, 5,000 ;
MM. Cooper, 5,000 ;
MM. de los Rios, 9,000 ;
M. Victor Soler, 10,000 ;
M. le général Caballero, 8,000, etc., etc..

Un grand nombre d'autres « estancieros », tant paraguayens qu'étrangers, et dont l'énumération serait longue, ont déjà des établissements en voie de prospérité.

Dernièrement (septembre 1902), la « Sociedad Rural Paraguaya », qui compte parmi ses membres les noms les plus en vue de ce pays, a été fondée en vue de « défendre les intérêts de l'élevage au Paraguay et de favoriser son développement et son amélioration ».

L'élevage de l'*Espèce chevaline* présente, pour le moment, un intérêt beaucoup moindre que celui des bêtes à cornes. Cette industrie est cependant en progrès, mais elle se borne encore à la reproduction des animaux utilisés dans le pays.

Il n'est pas sans intérêt de mentionner ici une importante découverte scientique due aux recherches du directeur de l'Institut bactériologique du Paraguay. Le docteur Elmassian, élève et ancien préparateur de l'Institut Pasteur, a fait connaître, en 1901, l'agent pathogène, jusqu'ici ignoré, du « mal de caderas », ou épizootie des équidés, spéciale à l'Amérique du Sud.

L'industrie des « saladeros », qui a pour but la conservation des viandes et la fabrication d'extraits, marche presque toujours dans l'Amérique du Sud parallèlement avec l'élevage du bétail.

Il en a été au Paraguay comme ailleurs. Depuis le récent dévelopement des exploitations rurales dont il vient d'être parlé, un important établissement de ce genre a été fondé : MM. Risso C°, dont le « saladero » est situé à Puerto-Risso, sur le Haut-Paraguay, ont fait abattre l'année dernière 15,000 animaux ; il y a quelques mois, un Français, M. Clouzet, a installé un autre établissement du même genre près de Villa-Concepcion.

La « Société foncière du Paraguay » a l'intention de créer un « saladero » sur ses propriétés. Cette industrie, encore toute nouvelle dans ce pays, aurait déjà donné, en 1902, à ceux qui s'y sont livrés, un bénéfice evalué à un million de francs ; ce chiffre est peut-être exagéré.

Les extraits de viande sont destinés à l'exportation européenne ; les viandes salées et séchées sont consommées dans l'intérieur du Paraguay et au Brésil.

L'élevage de l'*Espèce ovine* en est encore à ses débuts.

FINANCES.

Ressources du Trésor public. — Dette extérieure et intérieure.

Les entrées du Trésor public ont été les suivantes en 1902 :

	Piastres-papier.
Douanes	9.479.624 23
Impôts internes	1.246.740 39
Postes et télégraphes	196.250 15
Divers	84.607 28
Total	11.007.222 05

soit environ 6 millions de francs.

Les chiffres des dépenses en 1902 n'ont pas encore été publiés ; mais les prévisions du gouvernement avaient été les suivantes :

	Piastres-papier
Ministère de l'intérieur	1.846.567 92
— des relations extérieures	93.540 »
— des finances	2.469.663 24
— de la justice, des cultes et de l'instruction publique	3.014.640 08
— de la guerre	645.852 »
Divers	947.916 »
Total	9.018.179 24

La dette extérieure du Paraguay était :

		Piastres-or.
Au 31 décembre 1901, de		4.787.079
d'où il faut déduire :		
1° Amortissement en 1902	24.866	
2° Amortissement provenant du rachat de bons à Londres avec les reliquats de 1901	114.127	138.993
Solde débiteur au 31 décembre 1902		4.648.096

soit 23,240,480 francs.

Le service de cette dette a absorbé :

	Piastres-or.
Amortissement	24.886 04
Intérêts	99.463 92
Commission	1.865 04
Primes sur l'or	1.264.053 23
Total	1.390.268 23

La dette extérieure, consistant en « titres de dette interne » et ertificats de trésorerie, s'élève à 11,069,000 piastres-papier, soit environ 6 millions de francs.

Il faut reconnaître, à l'honneur de ce pays, que le service de es deux dettes s'effectue scrupuleusement et que le Paraguay, algré la crise économique et financière qu'il traverse, a su squ'ici faire face à ses engagements.

Il faudrait ajouter aux deux dettes qui précèdent le montant es indemnités dues par le Paraguay, à la suite de la guerre ntre la triple alliance, à la République Argentine, à l'Uruguay au Brésil, et qui s'élèverait aujourd'hui, intérêts compris, à viron 20 millions de piastres-or.

L'Uruguay a renoncé, par un traité en date du 30 avril 1883, ous ses droits sur sa part de l'indemnité de guerre. Peu de nps après, elle a restitué à son ancien adversaire les drapeaux les trophées qu'elle lui avait pris.

n mouvement d'opinion en faveur d'une renonciation ana-

logue de la part de la République Argentine s'est fait sentir depuis peu à Buenos-Aires. Un député, M. Carlès, a présenté, il y a quelques semaines, un projet de loi autorisant le gouvernement argentin à donner au Paraguay une preuve inaltérable de sa sympathie, en lui restituant les trophées de la guerre et en lui abandonnant sa dette. Ce projet a été renvoyé, par acclamation, à l'étude d'une commission. La nouvelle en a été accueillie avec enthousiasme à l'Assomption. Si, comme il est permis de le supposer, le Brésil se décidait à suivre la voie que semble vouloir lui indiquer le Parlement argentin, le Paraguay se verrait délivré définitivement d'une obligation qui pèse sur lui depuis trente-quatre ans et à laquelle il lui serait, d'ailleurs, impossible de souscrire, car il ne peut même pas payer les intérêts de cette ancienne dette, qui ne lui sont d'ailleurs jamais réclamés.

Une pareille résolution de la part des anciens adversaires du Paraguay aurait évidemment une influence heureuse sur le crédit de ce pays, dont la dette extérieure se trouverait ainsi définitivement régularisée tout à son avantage.

Circulation monétaire.

Le papier en circulation de l'émission autorisée par la loi de 1894 s'élevait :

	Piastres-papier
Au 31 décembre 1902, à	12.569.999 6
La monnaie de nickel en circulation était, à la même date, de	200.000
Total	12.769.999 6

soit environ 6.390,000 fr.

Cours moyen du change en 1902.

(100 piastres-or = 500 fr.)

Janvier . . .	100	piastres-or	= 930	piastres-papier
Février . . .	»	—	= 930	—
Mars.	»	—	= 1.000	—
Avril.	»	—	= 1.000	—
Mai	»	—	= 900	—
Juin	»	—	= 840	—
Juillet	»	—	900	—
Août.	»	—	= 1.000	—
Septembre . .	»	—	= 940	—
Octobre . . .	»	—	885	—
Novembre . .	»	—	= 925	—
Décembre . .	»	—	= 980	—

soit, pour l'année 1902, un cours moyen de 936 piastres-papier.

Banques.

Les maisons de banque ayant leur siège à l'Assomption sont aujourd'hui au nombre de cinq :

1° La Banque Mercantile du Paraguay ;
2° La Banque Territoriale du Paraguay ;
3° La Banque de los Rios frères ;
4° La Caisse du Crédit Commercial ;
5° La Banque Agricole du Paraguay.

1° **Banque Mercantile du Paraguay**. — Cet établissement financier, société anonyme, a été fondé en 1889. Son conseil d'administration et ses actionnaires, comptent parmi leurs membres les principaux négociants, industriels et propriétaires fonciers du pays.

La Banque Mercantile s'occupe de toutes les affaires de banque en général, de comptes courants, d'escomptes, de dépôts, etc. Elle émet des traites sur l'extérieur et a des correspondants dans les principales villes d'Europe et d'Amérique. En France, c'est surtout avec le Crédit Lyonnais qu'elle se trouve en relations d'affaires.

Capital souscrit : 5,000,000 de piastres-papier ; capital versé : 2,500,000 piastres-papier ; réserves ordinaires : 363,815 piastres-papier ; réserves extraordinaires : 391,130 piastres-papier.

Mouvement des comptes pendant l'année 1902: 659,674,445 piastres-papier.

Le dernier dividende distribué aux actionnaires a été de 15 0/0 par action libérée et de 7,5 0/0 par chaque action sur laquelle il n'a été opéré qu'un versement de 50 0/0.

2° **Banque Territoriale du Paraguay**. — Société anonyme :

Capital : 500,000 piastres-papier ; réserves : 71,036 piastres-papier.

Cette banque, fondée en 1887, avait pour but, à son origine, l'achat de propriétés de toutes sortes, surtout de terrains urbains et suburbains qu'elle revendait à longs termes, les constructions de maisons, etc., etc. Elle s'occupait, en un mot, presque uniquement, d'opérations relatives à la propriété foncière.

Elle s'est vue forcée de ralentir ses opérations immobilières, sans toutefois les abandonner complètement et elle s'est transformée peu à peu en une banque plutôt commerciale.

La Banque Territoriale a eu, dans diverses circonstances, l'occasion de faire quelques opérations avec le gouvernement. Elle s'occupe aujourd'hui de comptes courants, d'escomptes, de dépôts, etc., etc. Elle fournit des traites sur les principales villes de l'Amérique du Sud. Ses relations avec l'Europe sont encore peu étendues.

3° **Banque de los Rios, frères.** — Cet établissement financier, appartient, sous forme de société en nom collectif, à MM. De los Rios frères, qui comptent parmi les propriétaires fonciers les plus importants du Paraguay. Son capital est de 2,000,000 de piastres ; ses réserves s'élèvent à 200,000 piastres papier. Il s'occupe d'affaires de banque en général et a des correspondants sur les principales places d'Europe et d'Amérique.

4° **La Caisse de Crédit Commercial.**— Société anonyme au capital de 411,400 piastres. Entreprend sur une échelle plus modeste le même genre d'opérations que les établissements précédents.

5° **Banque agricole du Paraguay.** — Cette banque, au capital des plus variables, appartenant au gouvernement, a été fondée en 1887. C'est, d'ailleurs, la seule institution de crédit qui ait été créée directement par les pouvoirs publics. Elle a pour objet de venir en aide aux industriels et aux agriculteurs. Elle prête sur hypothèque et est autorisée à faire toutes les opérations susceptibles de faciliter l'exploitation des propriétés rurales. C'est surtout la culture et l'élaboration des tabacs que la Banque agricole s'efforce de favoriser aujourd'hui.

Les intérêts prélevés par ces diverses banques varient, suivant les opérations, entre 12 et 18 0/0 par an. Elles donnent à leurs clients les intérêts annuels suivants :

En comptes courants et à vue.		A dates fixes de 30 jours.		60 jours.		90 jours.		180 jours.	
En or.	En papier.	En or.	En papier.	En or.	En papier.	En or.	En papier.	En or.	En papier.
Banque Mercantile :									
2 0/0	4 0/0	»	5 0/0	4 0/0	7 0/0	5 0/0	9 0/0	8 0/0	10 0/0
Banque Territoriale :									
3 0/0	4 0/0	»	5 0/0	6 0/0	7 0/0	8 0/0	9 0/0	9 0/0	10 0/0
Banque de los Rios :									
4 0/0	4 0/0	5 0/0	5 0/0	7 0/0	7 0/0	9 0/0	9 0/0	10 0/0	10 0/0
Caisse de Crédit Commercial :									
»	4 0/0	»	5 0/0	»	7 0/0	4 0/0	9 0/0	6 0/0	10 0/0

Les dépôts en or sont remboursables par traites sur Buenos Aires ou sur une place d'Europe.

Ainsi qu'on peut s'en rendre compte par le tableau qui précède, le taux de l'intérêt bancaire est fort élevé. L'intérêt courant au Paraguay est de 12 0/0. L'intérêt légal (reconnu par les tribunaux en matière judiciaire) est de 6 0/0. Le taux d'intérêt demandé dans les transactions entre particuliers s'élève souvent à un chiffre exorbitant. Il y aurait, en ce moment, beaucoup à faire pour une banque française solidement établie. Il est difficile d'entrer, ici, dans plus de détails à ce sujet. Je ne puis que conseiller aux intéressés d'étudier très sérieusement cette question sur les lieux mêmes ; la chose en vaut la peine.

Situation financière et économique.

Une étude complète et approfondie de la situation financière et économique actuelle du Paraguay sortirait du cadre de ce travail. Nous nous bornerons à fournir, ici, quelques renseignements succincts, mais, cependant, indispensables à connaître, si l'on veut se rendre un compte, au moins approximatif, des causes de la crise que traverse le pays, et des remèdes qu'il conviendrait d'apporter à l'état de choses actuel.

Il y a quinze ans, l'or était presque au pair. Aujourd'hui, une piastre-or vaut plus de dix piastres-papier. D'où provient l'écart énorme entre ces deux valeurs? Comment expliquer une telle dépréciation du papier monnaie dans un pays où les chiffres de l'exportation qui est en voie de progrès incontestable, sont en excédent sur ceux des importations? Comment, malgré le malaise dont tout le monde se plaint, le commerce de l'Assomption — où les faillites sont très rares — peut-il se soutenir? Comment les diverses branches de l'industrie ont-elles pu se développer, comme elles l'ont fait depuis ces dernières années, à l'Assomption, notamment, où chaque jour s'élèvent de nouvelles constructions?

Il y a là une situation évidemment anormale, factice même, et qui paraît d'autant plus inexplicable, que la circulation du papier-monnaie n'est que de 12 à 13 millions de piastres, dont la moitié est déposée dans les banques. Cette circulation ne représente, aux cours actuels, que 6,500,000 fr. environ.

Il serait aussi difficile d'assigner une cause unique à une pareille situation, que de lui proposer un remède absolument efficace.

En étudiant de près ce pays, on est amené à reconnaître tout au moins les causes suivantes à l'état de choses actuel:

A mesure que le bien-être s'est introduit au Paraguay, les importations, comme nous l'avons fait remarquer plus haut, ont suivi, d'abord, une marche trop rapide; elles n'ont plus été bientôt en proportion avec les ressources de la population, ou pour mieux dire, celle-ci s'est créé de nouveaux besoins qu'elle ne s'est plus trouvée, à un moment donné, dans la possibilité de satisfaire.

Ces nouveaux besoins se sont fait ressentir à tous les degrés de l'échelle sociale; l'État, comme les particuliers, ont voulu « marcher trop vite », et, un peu partout, les dépenses ont été exagérées; elles ont dépassé les recettes. Il faut bien l'avouer; les administrations publiques aussi bien que les individus ont manqué d'ordre; les budgets des uns comme des autres n'ont pas été équilibrés. Les recettes des douanes et celles qui proviennent des impôts — les premières, surtout, constituent le plus clair des revenus de l'État — ne sont pas soumises à un

contrôle suffisant. Il y a trop de fonctionnaires, et ceux-ci ne sont pas assez payés.

Une autre cause à laquelle, non sans raison, on attribue en partie l'écart existant, aujourd'hui, entre l'or et le papier, et surtout le maintien de cet écart, est la suivante : La majeure partie des marchandises destinées à l'exportation (cuirs, yerba, bois, tabacs), se trouve concentrée entre les mains d'un nombre restreint d'exportateurs qui, disposant de capitaux suffisants, réussissent à se rendre acquéreurs de la presque totalité des produits de l'intérieur. Toutes ces maisons se livrent, en même temps, au commerce d'importation. Or, comme nous l'avons déjà fait remarquer, les prix de tous les objets originaires du pays n'ont pas augmenté en proportion avec la valorisation de l'or. Les importateurs-exportateurs payant en papier et revendant en or les articles qu'ils exportent ont donc intérêt à conserver cette sorte de monopole, en maintenant, par tous les moyens en leur pouvoir, un écart aussi grand que possible entre la valeur de l'or et celle du papier.

De plus, le chiffre des exportations dépassant, aujourd'hui, celui des importations, les grandes maisons de commerce n'ont qu'à opérer des virements de comptes en Europe et sur les places de Buenos-Aires et de Montevideo ; et, le plus souvent, la majeure partie des bénéfices qu'elles retirent de leurs opérations ne retourne pas au Paraguay. Les importateurs s'arrangent, d'ailleurs, toujours de façon à faire supporter aux détaillants et aux consommateurs les aléas du change. Il en résulte une situation souvent difficile pour le petit commerce qui ne peut se maintenir qu'en demandant de longs crédits — il se voit lui-même forcé d'en accorder à ses clients — mais ces crédits, il doit les payer, et le plus clair de ses bénéfices se trouve absorbé par la majoration forcée que subit le prix de sa marchandise, et surtout par le taux exorbitant de l'intérêt qu'il doit payer, lorsqu'il se voit forcé d'emprunter, comme cela n'arrive que trop souvent.

Il faut ajouter ici que personne ne sait économiser au Paraguay. L'indigène est indolent de sa nature; il vit au jour le jour, aussi ne possède-t-il aucune réserve; il a d'ailleurs peu de besoins. Il faut dire à leur excuse que, le climat aidant, la vie est facile pour le Paraguayen aussi bien que pour l'étranger, s'ils vivent hors de la capitale ; la nourriture est bon marché, le vêtement, du moins dans la campagne, rudimentaire, les produits du sol suffisent à la substance de l'habitant; aussi celui-ci n'éprouve-t-il pas, la plupart du temps, comme en Europe et dans d'autres régions moins favorisées de la nature, le besoin d'augmenter son bien-être.

Les quelques établissements financiers ayant leur siège à l'Assomption font d'excellentes affaires, mais on leur reproche de ne pas favoriser le petit commerce ; les banques prélèvent, en effet, un intérêt de 18 0/0 sur les avances en comptes cou-

rants, aussi peuvent-elles donner un intérêt annuel de 10 0/0 pour les placements à échéance fixe de six mois.

La lenteur avec laquelle l'émigrant et les capitaux étrangers se décident à s'introduire au Paraguay l'empêchent également de marcher plus rapidement dans la voie du progrès. L'industrie aussi bien que le commerce ne peuvent, dès lors, tirer suffisamment parti des ressources naturelles de ce pays.

La situation géographique du Paraguay et la guerre meurtrière qu'il a eu à soutenir, il y a bientôt 40 ans contre les alliés, et dont, malgré tous ses efforts, il supporte encore les conséquences, le maintiendront sous l'influence de la République Argentine qui, malgré les marques de sympathie qu'elle prodigue à son ancien adversaire, n'a guère favorisé jusqu'ici son développement. Les produits paraguayens sont soumis à des droits élevés lorsqu'ils pénètrent dans la République voisine, et on a vu plus haut quelles entraves étaient apportées, jusqu'à ces derniers temps, à l'introduction directe au Paraguay des marchandises d'origine européenne, ainsi qu'à l'exportation au delà du Rio de la Plata des articles de provenance paraguayenne.

Il faut cependant reconnaître que plusieurs symptômes de rapprochement entre les deux pays se sont fait sentir depuis quelque temps : tels sont, par exemple, les négociations actuel ement en cours pour la conclusion d'un nouveau traité de commerce, le projet de restituer au Paraguay les trophées de la guerre et de lui abandonner son ancienne dette, les travaux à exécuter dans le lit du Rio Paraguay, etc., etc.

Il ne faut pas oublier, d'ailleurs, que le Paraguay a nécessairement ressenti, pendant longtemps, le contre-coup de la crise économique et financière que la République Argentine a traversée de 1890 à 1896. Quelques années plus tard, l'apparition de la peste bubonique à l'Assomption, en fermant les ports argentins aux provenances paraguayennes, n'a pas peu contribué à paralyser pendant longtemps les affaires.

Faut-il mentionner, enfin, un certain manque de confiance inspiré, à tort ou à raison, à une portion de la population indigène, aussi bien qu'au commerce étranger, par les divers partis qui ont successivement occupé le pouvoir depuis dix ans?

Telles sont les principales causes de la crise actuelle qui est, comme on a pu s'en rendre compte, à la fois économique, financière et commerciale.

On a beaucoup cherché à remédier à un pareil état de choses ; il y a quelques mois, le ministre des Finances avait espéré pouvoir obtenir, soit à Buenos-Aires, soit en Europe, un emprunt de 7,500,000 fr., mais le projet n'a pas réussi et le ministre a abandonné son portefeuille.

Les uns voudraient que l'État monopolisât l'exportation de certains produits, tels que cuirs, tabacs, maté ; d'autres propo-

sent de faire une nouvelle émission de papier-monnaie. C'es du reste de ce dernier projet qu'il est question en ce moment Il est évident que, quelle que soit sa relation avec l'or, la quantit de papier actuellement en circulation est très insuffisante, mai il serait indispensable, si le projet dont il s'agit était mis exécution, de prendre des mesures assez efficaces pour évite de déprécier davantage la valeur du papier. Cette question m riterait une étude toute spéciale.

Il faut avouer que ces diverses propositions, toutes défendable qu'elles soient, ne seraient que des palliatifs, si d'autres me sures plus efficaces et d'un ordre plus général, n'étaient e même temps appliquées.

Quelles sont donc les autres remèdes qu'il conviendrait d'ap porter à la situation actuelle, incontestablement difficile, ma qui est loin, cependant, d'être désespérée?

Il n'y en a pas d'absolu. Ceux qui précèdent peuvent êt essayés, mais tout esprit impartial et bien au courant des chos du Paraguay n'hésitera pas tout d'abord, à affirmer que situation s'améliorera sensiblement du jour où, appuyée par u gouvernement fort et sachant inspirer de la confiance à l'ind gène aussi bien qu'à l'étranger, une administration composé dans toutes ses branches, d'un nombre restreint de fonctio naires sérieux, intègres et bien payés, arrivera, en évitant to gaspillage inutile, à contrôler et à manier intelligemment l finances de l'État.

L'industrie, l'exportation, l'agriculture devront être encour gées par tous les moyens possibles. De grands progrès, on l vu plus haut, ont été, depuis peu, réalisés de ce côté, mais reste encore beaucoup à faire. Le champ est, d'ailleurs, ass vaste, et le Paraguay qui n'est pas suffisamment connu Europe, possède par lui-même, grâce aux ressources naturell de son sol, encore si peu exploité, à son beau climat et situation géographique, assez de vitalité pour avoir confiance da son avenir. Mais il n'y a pas de temps à perdre, et ses gouv nants doivent tout essayer pour attirer du dehors des capita et des bras, et pour faire connaître et apprécier, en même temp les produits paraguayens à l'étranger. Il faut, tout en favorisa l'exportation, encourager l'importation des articles que le pa ne saurait produire. La conclusion de bons traités de commer et un remaniement intelligent du tarif des douanes seraient même temps nécessaires. La création de quelques imp équitables et bien répartis pourraient être également soumi l'étude du Parlement.

Enfin, si un emprunt était reconnu inévitable, il serait ind pensable que cet emprunt, sans être trop onéreux, off cependant aux capitalistes étrangers toutes les garant nécessaires.

Or la plus sûre des garanties serait celle des douanes. Mai faudrait, en vertu d'un acte législatif, pouvoir en con

l'administration, pendant la durée de l'emprunt, à des agents désignés par les prêteurs. Ces agents seraient chargés de percevoir les droits et de prélever, en même temps, les sommes affectées au paiement des intérêts et de l'amortissement. L'application d'un pareil système, souvent employé ailleurs avec succès, inspirerait de la confiance aux souscripteurs, tout en ne nuisant aucunement aux intérêts du Trésor paraguayen.

Malgré les avantages incontestables que présenterait un emprunt souscrit dans les conditions qui précèdent, il est à présumer qu'un pareil projet serait bien difficilement adopté au Paraguay.

Postes et télégraphes.

Le mouvement général des postes et télégraphes au Paraguay a été le suivant pendant l'année 1902 :

Postes :		
Pièces reçues de l'extérieur	396.609	
— de l'intérieur	310.200	
Total des pièces reçues. . .	706.809	706.809
Pièces expédiées à l'extérieur	199.406	
— l'intérieur	1.320.413	
— dans la ville de l'Assomption.	50.188	
Total. . .	1.570.017	1.570.017
Soit un mouvement postal général de		2.276.826

Télégraphes :		
Il a été expédié à l'extérieur	25.428	télégrammes.
— reçu de —	28.768	—
Le mouvement télégraphique à l'intérieur a été de.	24.211	—
Soit un mouvement total de. . .	78.407	télégrammes

présentant une valeur de 184,550 piastres-papier qui équivaent à 97,775 fr. environ.

Le service des postes s'est bien amélioré depuis ces dernières nées : des sacs plombés circulent aujourd'hui régulièrement tre l'Europe et le Paraguay.

Il reste cependant encore des progrès à réaliser. La création mandats-poste internationaux et la possibilité d'envoyer des tres avec valeur déclarée seraient bien désirables. Cette innotion offre, pour le moment, trop de difficultés dans la praue.

Le service des colis postaux entre l'Europe et le Paraguay est core défectueux. Les colis expédiés de France, par exemple,

à destination de l'Assomption, et dont le poids ne peut dépasser 3 kilog., coûtent, au départ, la somme de 5 fr. 10. On ignore généralement que ce prix ne s'applique qu'au transport jusqu'à Buenos-Aires. Le destinataire résidant au Paraguay doit, en effet, avant de prendre livraison de son colis, acquitter un supplément de 2 fr. environ destiné à payer les frais occasionnés par le transbordement dans le Rio-de-la-Plata et le transport sur les bateaux fluviaux.

Il serait à souhaiter qu'un accord pût intervenir en vue d'élever le poids des colis postaux de 3 à 5 kilog., et de fixer un prix global, payable au départ, pour le transport entre l'Europe et le Paraguay.

NAVIGATION.

Le service de la navigation entre le Paraguay, la province de Matto-Grosso (Brésil) et les ports du Rio-de-la-Plata, est aujourd'hui assuré par la Compagnie fluviale Mihanovich, dont le siège est à Buenos-Aires. Cette Compagnie s'est rendue peu à peu acquéreur de presque tous les bateaux qui naviguent sur les Rios Parana, Paraguay et Uruguay.

Des renseignements complets sur cette navigation ont été envoyés par le Consulat général, le 25 mars 1902, à l'Office national du Commerce extérieur, à Paris, où les intéressés pourront en demander communication.

Les seules modifications apportées depuis un an dans ces services fluviaux ont été :

1) La suppression de la Compagnie Arana, qui s'est fondue avec la Compagnie Mihanovich ;

2) La création de connaissements directs entre les ports français de Marseille, du Havre et de Dunkerque et les ports paraguayens de l'Assomption et de Villa-Concepcion. Les renseignements sur les conditions du fret peuvent être demandés aux sièges de la « Société générale des transports maritimes à vapeur », de Marseille, et la Compagnie des Chargeurs Réunis.

Le mouvement général de la navigation au Paraguay, pendant les années 1901 et 1902, a été le suivant :

1901.

Entrées.

	Nationalité.	Provenances. Intérieur.	Provenances. Extérieur.	Tonnage.	Equipage.	Passagers. Intérieur.	Passagers. Extérieur.
Bateaux à vapeur. .	Paraguayens	590	92	73.090	12.301	11.372	5.8[illegible]
—	Etrangers	925	2.579	627.707	43.571	3.124	6.[illegible]2
Voiliers. .	Paraguayens	414	155	9.509	1.659	96	[illegible]5
—	Etrangers	134	693	12.735	3.341	134	2.[illegible]2

Sorties.

	Nationalité.	Provenances. Intérieur.	Provenances. Extérieur.	Tonnage.	Equipage.	Passagers. Intérieur.	Passagers. Extérieur.
Bateaux à vapeur. .	Paraguayens	588	93	68.306	11.531	10.433	6.361
—	Etrangers	906	1.150	475.839	69.168	3.008	4.012
Voiliers. .	Paraguayens	453	175	5.806	3.531	148	471
—	Etrangers	162	811	12.720	2.158	201	2.410

1902.

Entrées.

	Nationalité.	Provenances. Intérieur.	Provenances. Extérieur.	Tonnage.	Equipage.	Passagers. Intérieur.	Passagers. Extérieur.
Bateaux à vapeur. .	Paraguayens	1.235	111	202.463	25.525	12.390	5.961
—	Etrangers	832	1.314	698.620	60.473	2.660	1.988
Voiliers. .	Paraguayens	49	570	19.060	2.114	39	1.409
—	Etrangers	693	155	6.224	4.012	411	105

Sorties.

	Nationalité.	Provenances. Intérieur.	Provenances. Extérieur.	Tonnage.	Equipage.	Passagers. Intérieur.	Passagers. Extérieur.
ateaux à vapeur. .	Paraguayens	1.229	100	198.379	26.651	14.734	6.239
—	Etrangers	729	1.375	663.418	98.150	16.292	8.715
oiliers. .	Paraguayens	30	636	17.012	2.124	4	1.910
—	Etrangers	730	156	8.544	3.836	118	146

Chemins de fer.

De nombreux projets de chemins de fer, destinés à relier le araguay aux autres pays de l'Amérique du Sud, ont été mis à tude à diverses époques. Leur réalisation est encore loin-ine.

Il n'existe actuellement qu'une voie ferrée, partant de l'As-mption et se dirigeant sur Villa-Encarnacion. Cette ligne, mmencée par Lopez II, en 1862, s'arrêtait à la station de Para-ari, à 60 kilomètres de la capitale. Acquise en 1889 par une mpagnie anglaise, elle a été prolongée, en 1902, de 147 kilo-ètres, jusqu'à la station de Pirapo. Il reste encore 100 kilo-ètres de voie à construire entre ce point et Villa-Encarnacion. tte dernière localité est située sur le Rio-Parana, en face de sadas, terminus de la Compagnie des chemins de fer argen-ns du Nord-Est.

De Livio,

Consul général et Chargé d'affaires de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 26 NOVEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 280

ANGLETERRE

Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'État de Washington	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg	» 20
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902	» 20
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial)	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de commerce de la ville	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation	» 40

ANGLETERRE

Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.

Glasgow, le 10 septembre 1903... Des statistiques publiées par le Board of Trade sur les importations et exportations du Royaume-Uni en 1902, nous avons pu, en ce qui concerne Glasgow, en détacher les chiffres et les considérations qui vont suivre :

Le mouvement général des transactions de Glasgow s'est élevé, en 1902, à 32,741,447 liv. st. ou 826,721,526 fr. (1), présentant sur 1901 une différence en plus de 2,296,012 liv. st. ou 57,974,303 fr. En considérant que cette dernière somme provient surtout de la plus-value qui s'est produite dans les exportations, alors que les importations accusent une diminution, on peut déjà se rendre compte de l'activité commerciale et industrielle de cette place et constater qu'il y a eu un sensible progrès sur l'exercice précédent.

IMPORTATION.

La valeur des importations a été de 13,635,239 liv. st. ou 344,289,784 fr. contre 13,971,183 liv. st. ou 352,772,370 fr. en 1901, faisant ressortir une différence en moins pour 1902 de 335,944 liv. st. ou 8,482,586 fr. Malgré cela, l'année qui nous occupe est encore supérieure à la moyenne des précédentes, ainsi que le témoigne le relevé ci-dessous indiquant la valeur des importations depuis 1898.

Valeur des importations de 1898 à 1902.

1898.	12.788.374	livres sterling.
1899.	13.257 002	—
1900.	14.026.597	—
1901.	13.971.183	—
1902.	13.635.239	—

Le tableau qui suit contient la liste des principales marchandises importées à Glasgow pendant ces deux dernières années indique en même temps leur valeur :

(1) Les conversions de monnaie anglaise sont faites au change de 25 fr. 25 pour 1 liv. st.

Tableau comparatif des principales marchandises importées en 1901 et 1902.

Principales marchandises.	1902.	1901.
	(Livres sterling.)	
Bœufs vivants	487.214	856.890
Moutons vivants	18.777	57.298
Chevaux vivants	36.924	59.966
Jambon	534.260	572.730
Conserves non salées	164.684	137.259
Lard et saindoux	390.716	441.816
Bœuf frais et salé	52.231	73.574
Farines de blé	1.865.524	2.008.550
Blé	720.240	573.777
Orge	260.102	266.953
Avoine	116.390	144.035
Maïs	594.695	757.419
Autres graines et farines	557.390	578.005
Beurre	82.743	86.467
Fromage	223.992	215.570
Œufs	75.896	129.203
Fruits	541.932	388.773
Légumes divers	47.533	46.297
Sucres et mélasses	112.740	107.091
Vin	101.462	111.871
Cognac	54.664	78.456
Huiles de poisson	117.281	120.956
Huiles d'olive	52.493	37.816
Huiles de graines	43.245	71.366
Térébenthine	51.299	60.819
Pétrole	110.635	99.809
Paraffine	82.116	75.258
Résines	44.584	54.359
Caoutchouc	35.956	32.038
Engrais, nitrate de soude	30.147	50.367
Engrais divers	52.510	36.550
Semences	110.294	60.588
Couleurs (pour peintre)	38.196	39.019
Matières colorantes	70.794	108.763
Produits chimiques	57.879	65.238
Savons, poudre de savon	50.506	39.464
Papier, carton, etc.	94.669	119.350
Matières premières pour la fabrication du papier	101.849	84.519
Peaux	85.255	109.120
Cuirs	191.314	220.883
Verre	81.070	95.786
Bois	1.325.725	1.132.575

Principales marchandises.	1902.	1901.
	(Livres sterling.)	
Liège	104.337	102.088
Minerai de fer	754.211	783.566
Minerais divers	183.614	155.445
Fonte brute	182.245	156.859
Fers et aciers ouvrés	149.003	189.459
Acier non ouvré	20.868	71.642
Vieux fers	5.912	5.034
Plomb	150.434	137.526
Pyrites de fer et de cuivre	88.443	86.240
Zinc	9.510	27.260
Cuivre	181	58.607
Laines et filés de laine	26.453	38.428

Il résulte du simple examen de ce relevé que la plupart des articles, spécialement les produits alimentaires et les céréales ont contribué à la diminution constatée dans le chiffre total des importations. Il n'y a eu augmentation que sur un très petit nombre de produits tels que jambon, conserves non salées, blé, fromage, fruits, sucres et mélasses, pétrole, caoutchouc, semences, bois, etc.

Provenance des importations.

Il n'eût pas été sans intérêt de connaître exactement la part prise par chaque pays à l'importation ; malheureusement, il n'existe aucun document donnant ces chiffres. Nous avons dû, en conséquence, en vue de nous rendre compte des provenances, qui sont à peu près les mêmes pour Glasgow que pour tout le royaume, avoir recours aux statistiques du Board of Trade sur l'ensemble des importations du Royaume-Uni. Nous ne nous occuperons, d'ailleurs, dans l'énumération qui va suivre que des produits concernant plus spécialement notre commerce français et nous indiquerons, en même temps que leur origine, les quantités importées à Glasgow dont les valeurs ont été données dans le tableau qui précède.

Animaux. — Les animaux vivants entrés à Glasgow, se sont répartis en nombre de la façon suivante :

	1902.	1901.
Bœufs	28.655	50.007
Moutons	12.454	37.953
Chevaux	1.147	1.801

Les Etats-Unis et le Canada sont les principaux centres d'approvisionnement de bœufs et moutons ; pour les chevaux, c'est en grande partie la France, puis les Etats-Unis.

Voici les quantités de viandes abattues de toutes sortes importées dans le cours des mêmes années :

	1902.	1901.
Jambon	228.439 cwt (1).	251.141 cwt.
Conserves non salées.	65.742 —	54.010 —
Lard	90.580 —	112.195 —
Bœuf, frais et salé	28.610 —	52.229 —

Les viandes abattues arrivent toutes fraîches, conservées dans des chambres frigorifiques, principalement d'Australie, des Etats-Unis, du Canada et du Danemark. Le porc frais est fourni surtout par la Hollande et la Belgique et les salaisons de porc par les Etats-Unis, le Canada et le Danemark.

Céréales. — Les chiffres ci-dessous font ressortir les quantités des diverses céréales introduites à Glasgow :

	1902.	1901.
Blé	2.249.532 cwt.	1.723.500 cwt.
Avoine	401.792 —	534.300 —
Maïs	2.370.554 —	3.409.600 —
Orge	970.683 —	1.003.700 —
Seigle	434.120 —	493.600 —

Plus de la moitié du blé importé provient des États-Unis ; la Russie, la République Argentine, les colonies anglaises en fournissent également une grande quantité.

Les avoines sont surtout expédiées de Russie, des États-Unis et du Canada ; le maïs, de Roumanie, de la République Argentine, de la Russie ; l'orge, de la Russie, de la Turquie d'Asie des États-Unis ; le seigle, de la Russie, des Etats-Unis et de la Roumanie.

Fruits et légumes. — Les fruits et les légumes donnent lieu à un commerce assez considérable. Leur importation présente au point de vue quantité, les chiffres suivants :

	1902.	1901.
Pommes	461.140 cwt.	214.161 cwt.
Raisins	83.944 —	89.585 —
Oranges	415.541 —	391.867 —
Fruits divers	143.288 —	151.429 —
Petits pois	513.289 —	463.660 —
Haricots secs	542.204 —	321.400 —
Légumes divers	Valeur seulement.	Voir plus haut.

Les pommes viennent principalement des États-Unis et du Canada ; les raisins et les oranges, d'Espagne.

La France envoie surtout des poires, abricots, pêches, fraises, cerises et prunes.

(1) Le cwt équivaut à 50 kilog. 802.

En ce qui concerne les légumes frais, petits pois, pommes de terre, conserves de légumes, la France tient la tête, suivie de près par l'Italie ; pour les légumes secs, c'est la Hollande, puis l'Allemagne.

Farines. — Cette importation est passée de 4,032,200 cwt en 1901 à 3,996,603 cwt en 1902, accusant une assez forte diminution. Les pays importateurs sont : les États-Unis pour près des quatre cinquièmes ; le Canada, l'Autriche-Hongrie, la France se partagent le reste.

Œufs. — Il en a été importé environ 23,324,000 en 1902 contre 40,338,000 en 1900. La Russie, le Danemark, l'Allemagne en envoient la plus grande quantité. C'est un marché que nous avons perdu, car la France, il y a quelques années à peine, tenait la tête, alors qu'aujourd'hui elle ne vient plus qu'en cinquième ligne.

Beurre. — Une plus-value est constatée dans cette importation qui s'est élevée en 1902 à 19,380 cwt contre 18,367 en 1901. Pour faire face à son énorme consommation de beurre, l'Angleterre s'adresse surtout au Danemark qui lui en fournit environ la moitié, puis à l'Australasie et enfin à la France.

Fromage. — Importation : en 1902, 95,770 cwt ; en 1901, 89,722 cwt.

La plus grande partie, environ la moitié, vient du Canada, puis des États-Unis. La France y prend une très petite part. Nos fromages étant, en effet, trop chers, sont considérés comme articles de luxe.

Sucres et mélasses. — La France, qui tenait il y a trois ans la première place, s'est laissé devancer, et de beaucoup, par l'Allemagne dans l'importation de ce produit.

Vins. — On constate encore une diminution assez sensible sur l'année dernière. Les entrées, qui se chiffraient en 1901 à 432,751 gallons, sont descendues à 397,907 gallons, présentant une différence en moins de 34,844 gallons ou environ 1,581 hectolitres. Les principaux pays de provenance sont la France, le Portugal, l'Espagne.

Cognac. — Le progrès constaté dans l'importation de ce produit pendant le cours de l'exercice précédent ne s'est pas maintenu ; le chiffre atteint en 1901, et qui s'élevait à 183,199 gallons, ne présentait plus en 1902 que 111,357 gallons, faisant ressortir une moins-value de 71,842 gallons ou environ 3,261 hectolitres.

Huiles. — Les diverses espèces d'huiles importées se répartissent de la façon suivante :

	1902.	1901.
Huiles de poisson	5.634 tonnes.	5.888 tonnes.
Huiles d'olive	1.709 —	1.195 —
Huiles de graines	1.973 —	3.221 —

Principaux pays de provenance : pour les huiles de poisson, la Norvège et les colonies anglaises ; pour les huiles d'olive, l'Italie, l'Espagne, le Portugal, la France ; pour les huiles de graines, les États-Unis.

En dehors de l'huile d'olive, Glasgow reçoit encore de la France une grande quantité d'huiles diverses, notamment de l'huile de ricin.

Cuirs bruts et ouvrés. — Les Indes, les États-Unis fournissent les cuirs bruts ; les États-Unis, la France, la Hollande, les cuirs ouvrés.

Peaux et fourrures. — Près de la moitié de cette importation est originaire des colonies anglaises. La France, la Hollande, la Belgique, etc., en envoient également une certaine quantité.

EXPORTATION.

La valeur des exportations s'est élevée en 1902 à un chiffre qui n'avait pas encore été atteint jusqu'ici, soit à 19,106,208 liv. st., ou environ 482,431,752 fr. présentant sur l'année 1901, une plus-value de 2,631,956 liv. st. ou 66,456,889 fr.

Comparées aux importations, les exportations font ressortir en leur faveur un solde de 5,470,969 liv. st., ou 138,141,967 fr.

Ainsi qu'on pourra s'en rendre compte par le relevé ci-dessous, les exportations ont suivi, depuis quelques années, un mouvement ascendant et assez considérable, passant de 13,137,275 liv. st., en 1898, à 19,106,208 liv. st. accusant en cinq ans une augmentation de près de 6 millions de livres sterling.

1898, 13,137,275 liv. st. ; 1899, 15,518,987 ; 1900, 18,109,237 ; 1901, 16,474,252 ; 1902, 19,106,208.

Le tableau qui suit donne la liste des principales marchandises exportées pendant ces deux dernières années ainsi que leur valeur :

Tableau comparatif des principales marchandises exportées en 1901 et 1902.

Principales marchandises.	1902.	1901.
	(Livres sterling.)	
Coton (tissus et filés) . .	3.702.354	3.428.808
Lin (tissus et filés). . . .	869.708	788.663
Lin et chanvre (bruts et apprêtés).	54.526	54.341
Jute (tissus et filés)	684.851	610.198
Laine (tissus et filés). . .	251.584	224.695
Laine de mouton brute. .	241.455	171.741
Ouvrages de mercerie et modes	33.339	35.070
Vêtements confectionnés .	124.947	102.063
Parapluies et ombrelles .	55.370	56.276
Cordages	81.504	74.166

Principales marchandises.	1902.	1901.
	(Livres sterling.)	
Faïences et poteries. . .	54.983	69.084
Papier	185.319	190.039
Verre.	74.270	74.825
Charbon, coke et agglomérés.	740.363	722.721
Produits de la houille . .	139.552	104.668
Fers et aciers.	3.017.338	2.309.700
Wagons de chemins de fer	85.847	61.415
Machines et outillages divers	2.822.159	2.315.490
Produits chimiques et de teinture	266.894	227.522
Engrais divers	297.440	221.833
Couleurs et matériaux pour peintre	119.878	137.388
Huiles de graines et autres	200.344	200.467
Spiritueux	1.777.549	1.556.923
Bière.	449.465	476.682
Navires neufs.	1.064.634	764.217

Par la simple comparaison des chiffres ci-dessus on voit que la plupart des produits ont contribué à la plus-value constatée aux exportations ; il n'y a eu exception que pour quelques articles tels que : modes et mercerie, faïences et poteries, papier, verre, couleurs et matériaux pour peintre, bière. Les augmentations notables ont porté principalement sur les cotons, fers et aciers, machines et outillages divers, navires neufs.

Destination des exportations.

De même que pour les exportations, il n'existe aucune donnée relative à la destination des exportations. Pour nous en rendre compte, nous devrons encore une fois consulter les statistiques du Board of Trade sur l'ensemble des exportations du Royaume-Uni, statistiques qui nous feront connaître les pays sur lesquels sont dirigés les principaux articles contenus dans le tableau qui précède. De l'étude à laquelle nous nous sommes livré, nous avons tiré les conclusions suivantes :

La laine et les produits qui en sont manufacturés sont surtout achetés par l'Allemagne, l'Australasie, la France.

Les cotons (tissus et filés) ont pour principaux marchés les Indes, la Chine, l'Australasie.

Le lin trouve comme centre d'écoulement les États-Unis, l'Australasie, l'Allemagne; le jute, les États-Unis, la République Argentine.

Le papier reçoit comme principales destinations les Indes, l'Afrique du Sud, l'Australasie, la France.

Les articles de porcelaine, faïence et poterie sont surtout diri-

gés aux États-Unis qui en absorbent environ le quart, puis en Australasie, au Canada.

Les cuirs bruts et ouvrés ont comme débouchés principaux le Cap et le Natal, l'Australasie, puis l'Allemagne et la France.

Les spiritueux sont spécialement envoyés dans les colonies anglaises et aux États-Unis.

NAVIGATION.

Le port de Glasgow a été fréquenté (navigation côtière et long cours) par 22,742 navires jaugeant 8,164,689 tonneaux, se décomposant ainsi qu'il suit :

Entrée : 11,277 navires jaugeant 3,885,886 tonneaux;
Sortie : 11,565 — 4,278,803 —

Comparés à ceux de l'année précédente, ces chiffres font ressortir une augmentation de 540 navires et de 385,269 tonneaux.

Navigation côtière.

La navigation des côtes du Royaume-Uni englobe à elle seule la presque totalité de l'ensemble des navires et du tonnage comprenant, en effet, 20,000 navires (ou les 88 0/0 du mouvement général) et 4,020,472 tonneaux (ou les 49 0/0 du tonnage total) se répartissant de la façon suivante :

Entrée : 10,104 bâtiments jaugeant 2,267,223 tonneaux ;
Sortie : 9,896 — 1,753,249 —

Navigation extérieure.

La navigation extérieure qui a été beaucoup plus active que l'année précédente présente les chiffres ci-après :

Entrée	1.073	navires jaugeant	1.618.663	tonneaux.
Sortie	1.669	—	2.525.553	—
Total. . .	2.742	navires jaugeant	4.144.217	tonneaux.

Or, en 1901, on n'avait enregistré, entrées et sorties réunies que 2,641 navires et 3,825,890 tonneaux, ce qui laisse, en faveur de 1902, une différence en plus de 101 navires et de 318,327 tonneaux.

Le relevé ci-dessous indique quels sont les principaux pays de provenance et de destination de ces bâtiments.

Pays de provenance et de destination:

	Entrée.		Sortie.	
	Nombre.	Tonneaux.	Nombre.	Tonneaux.
Russie	17	22.442	30	32.749
Suède	3	1.969	73	45.785
Norvège	28	12.500	116	60.641
Danemark et possessions danoises	2	598	21	17.071
Allemagne	4	7.391	28	30.538
Hollande	9	24.556	1	240
Belgique	86	111.652	54	37.009
France	61	65.723	272	153.806
Algérie	2	2.786	4	5.355
Portugal et colonies	5	5.651	29	38.837
Espagne et colonies	401	425.951	146	129.299
Italie	30	40.369	116	176.210
Mexique	6	2.778	11	17.986
Autriche-Hongrie	8	11.070	16	24.397
Grèce	27	47.158	»	»
Roumanie	30	43.190	»	»
Turquie	6	8.402	6	10.265
Egypte	4	5.886	42	64.208
Etats-Unis	166	440.108	198	542.572
Pérou	2	1.601	1	2.332
Chili	2	1.750	»	»
République Argentine	9	13.863	50	102.113
Pays divers	26	38.354	52	130 612
Totaux	934	1.335.748	1.266	1.622.025
Possessions britanniques	139	282.915	403	903.529
Total général	1.073	1.618.663	1.669	2.525.554

Dans l'échange des communications entre Glasgow et ces différents pays, sans distinction de pavillons, on remarquera que ce sont les Etats-Unis qui tiennent la tête, sinon comme nombre de navires, du moins comme tonnage, avec 364 bâtiments et 982,680 tonneaux; viennent ensuite, par ordre d'importance, l'Espagne avec 547 navires et 555,250 tonneaux ; la France avec 333 navires et 219,529 tonneaux ; l'Italie avec 146 navires et 216,579 tonneaux ; puis la Suède et la Norvège, la Belgique, etc., etc.

Enfin les différents bâtiments qui ont fréquenté ce port se sont répartis, par pavillon, à l'entrée et à la sortie, de la façon suivante :

Pavillons.	Entrée. Navires.	Entrée. Tonnage.	Sortie. Navires.	Sortie. Tonnage.
Russe	6	3.071	10	7.574
Suédois	11	9.440	18	14.336
Norvégien	85	65.655	173	114.821
Danois	19	22.164	20	29.750
Allemand	9	7.679	22	19.412
Hollandais	4	3.276	4	4.026
Belge	2	2.909	6	13.932
Français	7	12.849	9	12.269
Espagnol	60	60.168	60	63.557
Italien	41	68.971	41	70.509
Autrichien	17	25.349	27	42.615
Divers	4	6.817	9	16.470
	265	288.348	399	409.271
Anglais	808	1.330.315	1.270	2.116.283
Total général	1.073	1.618.663	1.669	2.525.554

Après Glasgow, les ports d'Ecosse les plus importants au point de vue de la navigation sont Leith, Kirkcaldy et Grangemouth qui ont compté respectivement à l'entrée, 1,606, 1,583 et 1,264 bâtiments.

INDUSTRIES DIVERSES.

Constructions navales. — Les constructions navales forment, pour ainsi dire, la principale industrie de Glasgow et des environs.

Les chantiers de la Clyde (districts de Glasgow et de Greenock) ont été très activement occupés dans le cours de l'année grâce aux nombreuses commandes qu'ils ont reçues ou qu'ils avaient déjà en main, tant pour des navires de guerre que pour de grands vapeurs destinés à d'importantes lignes de navigation ; cependant, dans les trois derniers mois, cette activité s'est quelque peu ralentie.

D'après les statistiques locales, il a, en effet, été construit 312 bâtiments d'un tonnage de 518,270 tonneaux, comprenant toute espèce de navires, depuis les yachts, pontons, vapeurs, voiliers, etc., jusqu'aux navires de guerre. C'est le plus fort tonnage qui ait été mis à flot jusqu'à ce jour. En 1901, on n'avait enregistré que 297 navires et 511,990 tonneaux. La comparaison de ces chiffres fait ressortir pour l'exercice qui nous intéresse, une différence en plus de 15 navires et de 6,280 tonneaux.

Si on compare la production de la Clyde à celle du Royaume-Uni, qui a été de 1,619,040 tonneaux, on remarque qu'elle entre pour près du tiers dans la production générale du pays. D'ailleurs, cette production, ainsi qu'on le verra par le relevé ci-après, a subi dans le cours de ces huit dernières années, à quelques exceptions près, une progression constante, passant de 360,000 tonneaux en 1895 à 518,270 en 1902, soit une augmentation d'environ 70 0/0 :

1895, 360,152; 1896, 420,841; 1897, 340,037; 1898, 466,832; 1899, 491,074; 1900, 486,337; 1901, 511,990; 1902, 518,270.

Les 312 bâtiments mis à flot se répartissent en 73 voiliers jaugeant 12.766 tonneaux et 239 vapeurs jaugeant 475,504 tonneaux, parmi lesquels on compte 18 voiliers jaugeant 15,904 tonneaux et 33 vapeurs jaugeant 32,452 tonneaux construits pour l'étranger.

Le relevé ci-dessous permet de se rendre approximativement compte des dimensions moyennes des 312 bâtiments précités :

Nombre de navires.		Tonneaux.
68	jaugeant environ	30
96	—	224
49	—	634
13	—	1.430
13	—	2.390
18	—	3.519
21	—	4.462
14	—	5.360
9	—	6.516
4	—	7.459
2	—	8.416
4	—	9.712
1	—	10.000

La liste qui suit indique quels sont, parmi les cinquante et quelques chantiers du district de la Clyde, ceux qui ont produit dans le cours des années 1901 et 1902 les plus forts tonnages :

	1902.					1901.
	Voiliers.		Vapeurs.			
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Total en tonneaux.	Tonneaux.
Russel and C°	»	»	15	55.585	55.585	58.837
C. Connell and C°	»	»	9	41.052	41.052	36.876
W. Denny Brothers	3	1.812	14	38.517	40.329	35.266
D. and W. Henderson	»	»	7	39.849	39.849	24.563
Barclay Curle and C°	»	»	8	31.289	31.289	19.072
The Fairfield C°	»	»	4	30.300	30.300	28.565
A. Stephen and sons	»	»	6	27.826	27.826	21.906
John Brown and C°	»	»	8	26.260	26.260	49.800
Napier and Miller	»	»	5	18.708	18.708	17.067
A. Mac Millan and son	7	17.055	»	»	17.055	13.738
R. Duncan and C°	»	»	4	15.613	15.613	14.931
W. Beardmore and Co	»	»	3	15.258	15 258	17.390
Scott and C°	»	»	3	13.894	13.894	13.974
London and Glasgow C°	»	»	2	13.835	13.835	17.552
A. Rodger and C°	4	10.137	3	2.584	12.721	19.974
Grangemouth and Greenock C°	»	»	5	12.404	12.404	12.696
Caird and C°	»	»	2	11.024	11.024	13.387

La maison Russel and C° détient depuis six ans le plus fort tonnage. L'établissement Connell and C° a passé du troisième rang qu'il occupait l'année précédente au second, prenant aujourd'hui la place de la maison Denny Brothers qui la suit, d'ailleurs, de près.

Nous ne croyons pas inutile de donner, comparativement à 1901, la totalité du tonnage produit en Ecosse dans les principaux centres de construction :

	1902.		1901.	
	Navires.	Tonneaux.	Navires.	Tonneaux.
La Clyde. .	312	518.270	297	511.990
Le Forth. .	38	12.980	32	15.523
La Tay. . .	29	24.255	16	20.458
La Dee. . .	25	12.431	31	6.435

Enfin, la production de tous les chantiers d'Ecosse réunis s'est élevée à 509 navires jaugeant 439,943 tonneaux se décomposant en 371 navires et 289,892 tonneaux destinés au Royaume Uni et 138 navires jaugeant 150,051 tonneaux destinés à l'étranger.

Les 371 navires se divisaient en 142 voiliers jaugeant 30,39 tonneaux ; 229 vapeurs jaugeant 259,502 tonneaux et les 138 navires pour la construction étrangère en 27 voiliers jaugeant 16,253 tonneaux ; 111 vapeurs jaugeant 133,798 tonneaux ; soit en résumé, pour le Royaume-Uni et l'étranger, 169 voiliers avec 46,643 tonneaux ; 340 vapeurs avec 393,300 tonneaux.

La construction des voiliers s'est maintenue, par rapport à celle des vapeurs, dans la même proportion que l'année précédente, s'élevant, en nombre, à la moitié du nombre des vapeurs et, comme tonnage, au 1/8 du tonnage total de ces derniers bâtiments.

Ces chiffres suffisent à témoigner de la prospérité dont a joui en 1902, dans toute l'Ecosse, l'industrie des constructions navales. Mais il y a lieu d'ajouter qu'on n'est pas sans craint pour l'avenir, car les frets, le taux élevé des salaires, ainsi qu la cherté des matériaux, ne semblent pas devoir encourager le armateurs à la construction.

Dans le cours de l'année, on n'a eu à déplorer aucune discussion bien sérieuse entre patrons et ouvriers ; il est bon de noter toutefois, que les constructeurs ont formé entre eux une « association de constructeurs » dont le but est le même que celu des Trades-Union pour les ouvriers, c'est-à-dire de surveiller leurs propres intérêts et d'essayer, en cas de difficultés, de l conciliation.

Il y a lieu de signaler également la faveur qui s'attache de plus en plus aux bateaux à turbines. Il y en a déjà deux faisan un service régulier d'excursions sur la Clyde ; on en compte, en outre, un affecté aux traversées de la Manche entre Calais, Dou

vres et la maison Denny Brothers, de Dumbarton, la première, paraît-il, dans cette innovation, aurait en mains d'importantes commandes de bâtiments de ce genre qui seraient destinés, à ce qu'il semble, à relier différents ports du détroit de la Manche entre eux. On prétend que ce nouveau système de moteur donne aux navires une plus grande vitesse, plus de stabilité en mer et que, pour de longs parcours, on réaliserait une économie. La question ne soulèverait plus aucun doute en ce qui concerne l'accélération de vitesse pour les bâtiments munis de cet appareil naviguant en eau douce.

Charbonnages d'Écosse.

Les charbonnages d'Écosse ont joui en 1902 d'une prospérité relative. Bien que les prix aient fléchi pendant les deux tiers de l'année, de février à octobre, les propriétaires de mines ont trouvé une double compensation dans l'activité des exportations et dans la réduction des salaires des mineurs sans interruption du travail.

Cette réduction pacifique des salaires est due à l'institution du Comité de conciliation. En juin, les propriétaires de mines prirent l'initiative de saisir le Comité d'une demande de réduction de 12 1/2 0/0. L'accord ne s'étant pas fait entre les représentants des deux parties dans le Comité, l'arbitre (un juge du district) se prononça pour la moitié de la diminution demandée, soit 6 1/4 0/0, ce qui ramena le taux nominal ou moyen des salaires de 6 schellings à 5 sch. 9 d. Les prix ayant encore fléchi, l'arbitre accorda en septembre le reste de la réduction demandée, ce qui abaissa les salaires à 5 sh. 6 d., c'est-à-dire au minimum prévu par le contrat constitutif du Comité de conciliation.

Le marché commença à être influencé plus favorablement en octobre par la grève des mineurs d'anthracite aux États-Unis. Les prix devinrent plus fermes et augmentèrent en moyenne d'un schelling. Cette amélioration s'étant maintenue après la fin de la grève des États-Unis, les mineurs en profitèrent pour demander le retrait des deux réductions précédentes ; l'arbitre retira la dernière seulement, reportant les salaires à 5 sh. 9 d. à partir du 1er décembre. L'année a fini, comme elle avait commencé, avec une demande assez active et des cours à peu près égaux à ceux du mois de janvier. Voici la comparaison des prix de fin d'année des trois principales espèces de charbons d'Écosse :

	Décembre 1901.	Décembre 1902.
Charbon à vapeur .	10 sch.	10 sch.
Splint.	11 sch. 3 d.	11 sch.
Ell	10 sch. 9 d.	10 sch. 6 d.

Les expéditions de charbons d'Écosse par mer, soit à l'étranger, soit à d'autres ports du royaume, se sont élevées à 11,279,422 tonnes, soit une augmentation de 1,235,669 tonnes

par rapport à 1901 et de 381,353 tonnes par rapport à 1900 qui avait eu le plus fort résultat jusqu'ici. Cette exportation considérable a été favorisée par le taux modique des frets et par les grèves qui se sont produites dans les mines de France et des États-Unis. Toutefois, la demande des États-Unis en Écosse, à l'occasion des grèves, n'a pas dépassé 70,000 tonnes.

Une cause d'expansion régulière et permanente peut être relevée dans le meilleur aménagement des ports et la construction de bassins profonds. On remarque, notamment, que sur la côte est les exportations du comté de Fife ont passé en cinq ans de 2,205,000 à 3,622,000 tonnes et que cette rapide progression est due aux nouveaux docks de Burntisland et surtout de Methil.

Les expéditions de l'an dernier se répartissent comme il suit :

Côte ouest (estuaire de la Clyde)	4.412.282 tonnes.
Côte est (estuaire du Forth)	6.867.140 —
Total	11.279.422 tonnes.

Les ports qui ont le plus contribué à ces envois ont été les suivants :

Glasgow, 2,800,000 tonnes ; Methil, 1,757,000 tonnes ; Burntisland, 1,524,000 tonnes ; Grangemouth, 1,500,000 tonnes ; Leith, 801,000 tonnes ; Boness, 670,000 tonnes ; Ayr, 567,000 tonnes ; Troon, 456,000 tonnes ; Ardrossan, 309,000 tonnes.

Comme destination, l'ensemble de ces expéditions se répartit d'abord ainsi :

Autres ports du royaume	4.174.378
Étranger et colonies	7.105.044
Total égal	11.279.422

Et en ce qui concerne les exportations proprement dites, les destinations ont été les suivantes :

Allemagne	1.991.260 tonnes.
Suède-Norvège	1.354.501 —
Danemark	975.895 —
France	709.533 —
Russie	637.904 —
Italie	418.692 —
Hollande et Belgique	238.952 —
Espagne	154.753 —
Autres pays	623.554 —
Total	7.105.044 tonnes.

Les cours des frets ont été remarquablement bas et peu rémunérateurs. Entre autres causes, on cite l'activité des constructions navales qui ont notablement augmenté le tonnage depuis 1899 et la fin de la guerre sud-africaine qui a rendu au

commerce tous les navires précédemment affrétés comme transports. Ainsi, la moyenne des frets de Glasgow à Gênes, Savone ou Livourne, qui avait été de 10 sch. 3 d., en 1900, et de 6 sch. 8 3/4 d., en 1901, est tombée, en 1902, à 5 sch. 1 3/4 d. Le fret moyen pour Alexandrie n'a été que de 5 sch. 9 1/2 d. et pour La Plata de 10 sch. 5 1/2 d.

Huiles minérales. — Cette industrie qui consiste dans la distillation des schistes d'Écosse, semblait, il y a un an, sur le point de subir une de ces fortes crises dont elle est assez coutumière. Au début de 1902, sauf pour le sulfate d'ammoniaque, les prix étaient très bas et eussent été désastreux s'ils n'avaient été compensés par une réduction dans les salaires et dans le coût du charbon : ce n'est que grâce à cet état de choses et aux conditions du marché devenues sensiblement meilleures que la situation s'est quelque peu modifiée dans un sens plus favorable.

Le sulfate d'ammoniaque, ce sous-produit dont on ne faisait, autrefois, aucun cas, se trouve être, aujourd'hui, l'une des principales sources de revenus sur lesquelles comptent les compagnies qui s'occupent de cette industrie. Le sulfate coté, en janvier, à 10 liv. st. 17 sch. 6 d. la tonne, s'élevait en avril à 12 liv. sterling, et en juin, à 13 liv. st. En novembre, il subit une forte dépression, reculant à 11 liv. st. 10 sch. Mais à ce taux, qui a été de courte durée, les affaires ont été pour ainsi dire nulles et on est vite revenu à 12 liv. st. qui a été le prix moyen réalisé dans le cours de l'année, de 25 schellings supérieur à celui de l'exercice précédent.

De 1895 à 1898, le sulfate d'ammoniaque était moins cher que le nitrate de soude ; mais depuis, ces deux produits concurrents atteignent la même valeur. On pensait que la conférence de Bruxelles aurait eu pour conséquence de restreindre la culture de la betterave et d'amener, par suite, une diminution dans l'emploi du sulfate d'ammoniaque, qui constitue, pour cette plante, l'un des meilleurs engrais, mais, contrairement à l'attente générale, l'exportation de ce produit a été supérieure à celle de l'année précédente.

La « paraffin wax », ou cire tirée de la paraffine, s'est vendue au commencement de 1902 à 2 d. 1/4 la livre anglaise, prix de 50 0/0 inférieur à celui qui avait été exceptionnellement obtenu pendant la même période de l'exercice antérieur. Ce taux s'est, d'ailleurs, maintenu jusqu'au mois de décembre, époque à laquelle les Américains ont augmenté la livre d'un quart de pence, mouvement qui a été suivi par les compagnies écossaises. La concurrence des États-Unis s'est plus particulièrement fait sentir sur ce produit, mais on dit que certaines mines de l'autre côté de l'Océan, surtout celles de Pensylvanie, ne donnant plus le même rendement, cette concurrence serait, pour l'avenir, moins à craindre.

L'huile à brûler, « burning oil », est tombée en automne à

5 d. 1/2 le gallon, prix inférieur d'un demi-penny à celui réalisé l'année précédente à la même époque. Cette baisse a été provoquée par la concurrence des huiles russes sur le marché. Malgré cela, les demandes ont été assez soutenues pendant tout le cours de l'année ; cela tient à ce qu'on emploie de plus en plus ce produit comme combustible.

On espère même qu'à la suite des diverses tentatives qui auraient été effectuées dans ce but, avec succès, tant par l'amirauté anglaise sur ses navires que par différentes compagnies de chemins de fer du Royaume-Uni, le nouvel usage que l'on fait de cette huile minérale se répandra de plus en plus et aura pour effet d'en relever le prix.

Les cours du naphte, dont la production est assez restreinte, ont été stables, se maintenant entre 7 d. et 7 d. 1/2 par gallon, taux encore rémunérateur quoique moins élevé que celui atteint pendant les deux exercices précédents.

Les huiles lubrifiantes, dont les cours sont réglés par les Américains, ne se sont vendues qu'à de bas prix, quoique vers la fin de l'année on ait eu à signaler une hausse de 10 shillings par tonne.

Au commencement de l'année, la Compagnie Linlithgow, à la suite d'embarras financiers, a dû suspendre ses paiements et se trouve en état de liquidation, ce qui réduit à quatre le nombre des compagnies exploitant actuellement les huiles minérales. Nous ne croyons pas inutile de donner ci-dessous les valeurs auxquelles étaient cotées en Bourse les actions de ces différentes sociétés, en mai et décembre 1902 ; ces chiffres permettront de se rendre compte de leur situation respective.

	1er mai 1902.	24 décembre 1902.
	(En livres sterling.)	
Broxburn Cº. . .	13.10.0	14.10.0
Oakbank Cº. . .	11.12.6	11.12.6
Pumpherston Cº.	9.10.0	15.10.0
Youngs Cº. . . .	1. 5.9	1.11.6

Industries métallurgiques.

Au commencement de l'année, les prévisions pour les industries métallurgiques, en général, et autres branches qui s'y rattachent étaient moins que rassurantes. La production s'était ralentie, déclinant, ainsi que les prix, d'une façon rapide ; le peu de confiance qu'on avait dans l'avenir rendait encore les transactions plus difficiles. Fort heureusement que les Etats-Unis, par suite de la grève prolongée de leurs charbonnages et de la nécessité dans laquelle se trouve ce pays de faire face aux besoins que lui crée son énorme activité industrielle, ont dû avoir recours à la vieille Europe. Cet événement qui s'est produit à point pour l'Ecosse, au moment même où l'on constatait une sensible diminution dans les commandes du continent,

notamment de l'Allemagne, a eu pour résultat de modifier complètement la situation du marché.

Dès le printemps, les demandes des Américains ont commencé à affluer et ont été suivies, à partir de cette époque et spécialement en automne, de l'envoi en Amérique d'énormes chargements. L'exportation a dépassé dans ces douze mois, la moyenne annuelle des expéditions faites antérieurement aux Etats-Unis alors que ce pays était encore tributaire de l'étranger pour sa matière première.

Fonte. — L'industrie de la fonte a joui d'une prospérité exceptionnelle car en dehors des prix satisfaisants obtenus pour le fer, les sous-produits ont également atteint un taux rémunérateur.

D'après les statistiques établies par les maîtres de forges (Scotch Iron Masters), la production de la fonte a donné, comparativement à 1901, les résultats suivants d'après lesquels il ressort, en faveur de l'exercice qui nous intéresse, une augmentation de 181,084 tonnes :

1902, 1,295,074; 1901, 1,113,990.

La consommation locale en a absorbé les quantités ci-après :

Consommation :

	1902.	1901.
Fonderies.	171.264	160.159
— et aciéries . .	784.955	675.773
Total. . .	956.219	835.932

Il résulte de la comparaison de ces chiffres que la consommation locale en fonte écossaise a été de 120,287 tonnes supérieure à celle de l'année précédente, la part revenant aux fonderies n'étant que de 11,105 tonnes, alors que celle prise par les fonderies et aciéries s'est élevée à 109,182 tonnes. Mais pour avoir la totalité de la consommation de fonte faite en Ecosse, il y a lieu d'ajouter aux quantités ci-dessus les importations de fonte d'origine anglaise et canadienne.

Consommation totale :

	1902.	1901.
Fonte écossaise	956.219	835.932
Fonte anglaise, côte Ouest (hématite).	126.500	114.000
— côte Est	504.000	456.000
Fonte canadienne.	46.000	53.000
Total. . .	1.632.719	1.458.932

Le simple examen de ces chiffres fait ressortir une plus-value de 173,787 tonnes dans la consommation totale de l'année 1902 comparée à 1901.

L'exportation de la fonte écossaise s'est répartie de la façon suivante, accusant une augmentation de 109,311 tonnes :

Exportation :

	1902.	1901.
A l'étranger	208.644	118.090
Dans le Royaume-Uni, par mer	171.953	153.020
— par voie ferrée	6.161	6.337
Total	386.758	277.447

Le tableau ci-dessous indique d'une façon approximative les destinations qu'ont reçues les expéditions en dehors du Royaume-Uni :

	1902.	1901.
France	4.814	1.490
Allemagne, Autriche, Hollande	10.945	9.865
Belgique, Danemark, Suède et Norvège	9.390	2.785
Russie	360	1.809
Espagne et Portugal	2.820	4.843
Italie	11.795	10.900
Etats-Unis d'Amérique	71.917	2.905
Canada	18.230	4.480
Australie, Chine et Japon	34.000	28.942

A l'exception de la Russie, de l'Espagne et du Portugal, il y a eu augmentation pour tous les autres pays. Le fait le plus saillant qui ressort de la comparaison de ces chiffres, c'est que les Etats-Unis ont absorbé à eux seuls la moitié de la totalité de l'exportation, alors que l'année précédente la part qu'ils y avaient prise avait été relativement insignifiante.

Les stocks au 31 décembre 1902, inférieurs de 47,903 tonnes à ceux de l'exercice antérieur, presentaient les chiffres suivants :

	1902.	1901.
Entrepôt	24.035	58.324
Chez les producteurs	63.319	76.933
Total	87.354	135.257

Le nombre de hauts fourneaux en activité était au 31 décembre :

	1902.	1901.
Fonte ordinaire	41	35
— hématite	39	44
— basique	5	2
Total	85	81

La production moyenne par haut fourneau et par semaine s'est élevée à 296 tonnes contre 268 l'année précédente.

Enfin, les warrants écossais ont oscillé entre 48 sch. 10 d. et 58 sch. 4 d., la moyenne ayant été de 54 sch. 6 d., alors qu'en 1901 elle n'avait atteint que 53 sch. 9 1/2d.

Aciéries. — Quoique les prix réalisés aient été à peu de chose près les mêmes que ceux de l'exercice précédent, les aciéries ont été très occupées; l'année a été, pour elles, très prospère. Cette situation est due non seulement à l'activité déployée dans les chantiers maritimes et dans les divers ateliers des constructeurs de ponts, de wagons, locomotives, etc., mais encore, ainsi que nous l'avons déjà signalé, à l'affluence des demandes des États-Unis et du Canada.

Le coût de la matière première, la fonte hématite, n'a pas subi de grandes fluctuations, variant à peine entre 59 sh. 6 d. et 62 sch. 6 d. la tonne.

Les plaques de navires qui, au début de l'année, étaient de 5 liv. st. 17,6 moins 5 0/0 la tonne, ont fléchi en février, n'atteignant plus que 5 liv. st. 12,6, mais elles sont vites remontées à 5 liv. st. 17,6, taux auquel elles se sont maintenues jusqu'en décembre.

Les plaques d'angle, cotées vers fin 1901 à 5 liv. st. 10 moins 5 0/0 la tonne, tombaient au commencement de 1902 à 5 livres sterling 7,6 pour remonter à 5 liv. st. 16,6 et redescendre en décembre à 5 liv. st. 10.

Les plaques de chaudières pour la marine, de 7 liv. st. 15 moins 5 0/0 la tonne, sont descendues en février à 7 liv. st. 10, prix auquel elles ont clôturé l'année.

Les barres en fer malléable ordinaire, qui étaient de 6 livres sterling 15 la tonne en août 1901, n'atteignaient plus que 6 livres sterling 10 en janvier 1902; elles se sont relevées à 6 liv. st. 15 en février, 7 liv. st. en août, pour revenir en septembre à 6 livres sterling 15, prix qu'elles ont conservé jusqu'à la fin de l'année.

On peut dire, d'une façon générale, qu'aucune discussion sérieuse ne s'est produite en 1902 dans les industries métallurgiques entre patrons et ouvriers, grâce aux bons offices du « Conciliation and Arbitration Board », dont le rôle est de concilier les parties et de réglementer les salaires. Cependant, les producteurs pensent qu'il va y avoir lieu d'apporter dans un avenir peu éloigné, quelques modifications dans les salaires établis sur des bases fixées en 1901, alors que la production était moins élevée. Cette solution, à leurs yeux, ne saurait être retardée pour leur permettre de lutter contre la concurrence étrangère de pays soumis au régime de la protection tels que l'Allemagne, par exemple, qui trouve la possibilité d'exporter la surproduction de ses articles ouvrés à des prix inférieurs au coût de fabrication.

Locomotives. — Les onze établissements qui s'occupent de la construction des locomotives, dont trois des principaux se trouvent en Écosse, ont été assez occupés; le nombre d'ouvriers

qu'ils emploient augmente d'année en année; de 12,431 en 1898, il passe à 14,853 en 1902, et témoigne suffisamment du développement que prend cette industrie.

Les constructeurs ont, néanmoins, éprouvé quelques déceptions. En premier lieu, contrairement à leur attente, le Royaume-Uni leur a donné très peu d'ordres (c'est à peine, s'ils se sont élevés à une trentaine de machines dont une dizaine respectivement pour l'Angleterre, l'Irlande et l'Écosse); d'un autre côté, ils n'ont pas vu sans un certain mécontentement le marché des Indes s'adresser à l'Allemagne pour la construction de 54 locomotives sur les 200 dont il a eu besoin.

Fort heureusement que l'Afrique du Sud est venue par ses nombreuses commandes, suppléer à l'absence de demandes de certaines autres colonies et contrebalancer les pertes faites ailleurs. La Nouvelle-Galles du Sud, l'Égypte, le Japon, l'Amérique du Sud, l'Espagne, etc., etc., ont également donné quelques ordres, mais de moindre importance; il est bon d'ajouter que les ateliers de Glasgow ont, en grande partie, bénéficié de ces contrats.

Wagons. — On a construit un grand nombre de wagons dans le cours de l'année. La compagnie de chemin de fer « North British Railway C° » en a fait, à elle seule, une commande de 1,000, par moitié chacune, à deux maisons de Glasgow. Ces voitures devaient pouvoir contenir 16 tonnes de minerai ou 12 tonnes de charbon. Des commandes importantes ont été également faites par des compagnies minières de charbon, spécialement de compagnies écossaises.

Les expéditions à l'étranger ont été assez nombreuses principalement à destination des Indes et des autres colonies.

Cette industrie est en progrès; elle prend, de jour en jour, un développement plus considérable.

Il est question de construire de plus grands wagons que ceux dont on se sert actuellement; leur capacité serait de 30 à 50 tonnes. Plusieurs compagnies de chemin de fer n'hésiteraient pas, paraît-il, à adopter ce nouveau matériel.

Chaudières. — Au début de l'année, les prix étaient fermes; les commandes qui affluaient alors se sont peu à peu ralenties et il y a eu un arrêt marqué dans les trois derniers mois.

Les plaques de chaudière en acier, cotées en janvier à environ 6 liv. st. 2, 6 la tonne, se sont maintenues à ce taux jusqu'en juillet; à ce moment les ordres considérables reçus d'Amérique pour l'acier ont eu pour effet de provoquer une hausse dans les prix qui se sont élevés à 6 liv. st. 10, pour redescendre graduellement jusqu'à leur point de départ, soit à 6 liv. st. 2, 6.

Tuyaux en fonte. — On en a fabriqué plus de 50,000 tonnes. Les principaux ordres sont venus de : Ceylan, 10,000 tonnes; de Paisley, près Glasgow, 10,000 tonnes pour des installa-

tions d'eau ; de Rangoon, 20,000 tonnes. Les Indes, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, l'Amérique du Sud ont également fait quelques commandes. Des demandes assez importantes ont été reçues en fin d'année de l'Amérique du Sud, du Brésil et du Chili.

Tubes en fer malléable. — Cette industrie a donné des résultats relativement satisfaisants, quoique l'exportation se soit maintenue dans les limites de l'année précédente et que les prix aient été moins rémunérateurs par suite de la forte concurrence des États-Unis et de l'Allemagne. Le principal événement à noter, c'est la fusion qui s'est récemment opérée entre deux des plus grands fabricants de tubes, MM. A. et J. Stewart et Menzies Limited, de Glasgow et Coatbridge, et MM. Lloyd et Lloyd, de Birmingham, sous la raison sociale Stewarts and Lloyds Limited. On prétend que la production de ce nouvel établissement sera égale à la moitié de la totalité de la fabrication de tubes en fer et d'acier de la Grande-Bretagne, et qu'il sera le plus grand de ce genre après le « United Steel Corporation ». Il occuperait 8,000 ouvriers et 450 employés.

Autres industries métallurgiques. — Enfin, pour terminer ce travail, nous dirons que la plupart des autres industries métallurgiques, fabriques de rails, de chaudières pour navires, d'appareils électriques, de matériel pour la construction d'usines, de ponts, etc., ont été assez occupées et ont participé à la prospérité générale. Les principaux marchés d'écoulement des produits manufacturés ont été spécialement les Indes, l'Afrique du Sud et autres colonies anglaises, les États-Unis, etc., etc.

HENRI HOFF,
Gérant du Consulat de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 26 NOVEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 281

PAYS-BAS

Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.

VENTE AU NUMÉRO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e)

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e)

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
262.	—	**États-Unis** : Seattle et Tacoma. — Développement rapide de ces deux villes. — L'État de Washington.	» 20
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 20
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902.	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901.	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902.	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de le Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'exercice 1901-1902. .	» 20
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902.	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France.	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902. . .	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres port de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20

PAYS-BAS

Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.

Importations à Rotterdam.

Rotterdam, le 14 septembre 1903... Il ressort du rapport annuel de la Chambre de Commerce, qui vient de paraître, que le poids total des marchandises importées par mer à Rotterdam en 1902, s'est élevé à 10,143,476 tonnes contre 10,203,429 tonnes en 1901, soit, pour l'année dernière, une différence en moins de 59,953 tonnes.

Le transport de ces marchandises a été effectué par 6,755 navires d'une jauge collective nette de 6,546,473 tonneaux contre 6,881 bâtiments d'une contenance totale de 6,382,934 tonneaux, ce qui constitue pour 1902, une diminution de 126 navires et, par contre, une augmentation de 163,539 tonneaux.

Pour l'ensemble du royaume, le mouvement maritime en 1902 est représenté à l'entrée par 11,348 navires et 9,516,809 tonneaux contre 11,698 bâtiments et 9,936,897 tonneaux en 1901. La part de Rotterdam a donc été de 59,77 0/0 pour les navires et de 68,78 0/0 pour le tonnage contre 58,86 0/0 et 68,36 0/0 en 1901.

Les principales marchandises qui ont alimenté le mouvement des importations à Rotterdam ont été les suivantes, les chiffres correspondants de 1901 étant également indiqués :

IMPORTATION.

Produits alimentaires

(Poids en tonnes de 1,000 kilog.)

Marchandises.	1902.	1901.
Froment	1.198.331	1.209.057
Seigle	492.146	442.773
Orge	339.445	261.535
Maïs	331.488	348.810
Riz	89.142	61.629
Farine de froment	99.734	105.901
Café	103.832	94.096
Margarine brute	32.035	46.742
Sucre brut	60.577	14.343
— autre	22.809	33.140
Autres produits.		
Minerais	3.197.137	3.410.995
Métaux non ouvrés	434.446	382.961
— ouvrés	146.467	149.134
Machines	32.489	37.583
Huile de graines de coton	55.834	53.691
Sésame et autres huiles comestibles	8.122	6.185
Autres huiles, y compris huile de palme	86.731	71.251
Pétrole	284.439	311.702
Houille	380.747	573.862
Tabac et cigares	36.678	33.655
Graines et semences	178.944	165.291
Drogueries, produits chimiques et matières tinctoriales	260.595	221.734
Saindoux	25.713	31.250
Bois de construction	610.990	637.572
Engrais	127.004	102.04
Suif, suie et stéarine	35.259	31.09
Résine et poix-résine	3.465	3.92
Fruits frais	17.815	14.27
— autres	52.395	30.751
Fourrages	156.303	133.48
Vins en fûts	29.116	26.26
— en bouteilles	10.069	9.72

Il y a donc lieu de relever des augmentations pour le seigle, l'orge, le riz, le café, le sucre brut, les métaux non ouvrés, les drogueries et produits chimiques, les engrais, les graines et semences, les fourrages, les fruits, le tabac et les cigares, et par contre, des diminutions pour le froment, le maïs, la farine de froment, la margarine brute, les minerais, les machines, le pétrole et la houille.

Importations par pays de provenance. — Nous indiquons ci-après, par pays de provenance, les principales marchandises importées par mer à Rotterdam en 1902 (commerce général), d'apres les données recueillies par la Chambre de Commerce de cette ville :

Désignation des marchandises

Pays de provenance.	Huile d'arachides.	Huile de graine de coton.	Sésame et autres huiles comestibles.	Pétrole.	Autres huiles.	Saindoux.	Sucre brut.	Tabac et cigares.	Suif, suie, graisse.	Graines.	Houille.
	(Tonnes de 1,000 kilog.)										
France	1.389	20	280	»	486	1	148	334	4.844	200	6
Algérie	»	»	»	»	»	»	»	134	»	»	»
Australie	»	»	»	»	»	»	»	»	169	»	8.300
Belgique	16	278	469	37	3.032	373	41	681	1.716	1.279	»
Brésil	»	»	»	»	»	»	»	3	»	»	»
Brême	10	2	177	»	830	6	»	1.456	56	»	»
Danemark	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
Principauté danubienne	»	»	»	»	»	6	»	7	10	38.689	»
Possessions anglaises d'Amérique	»	»	»	»	»	28	»	»	»	»	»
— de l'Inde	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2.300	»
— du détroit de Malacca	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Pays de provenance.	Huile d'arachides.	Huile de graines de coton.	Sésame et autres huiles comestibles.	Pétrole.	Autres huiles.	Saindoux.		Sucre brut.	Tabac et cigares.	Suif, suie, graisse.		Graines.	Houille.
	(Tonnes de 1,000 kilog.)												
Japon	»	»	»	»	»	»	»	»	1.500	»	»	»	»	»
Java	201	»	»	»	»	»	»	»	11.953	15.805	»	»	5.039	8
Lubeck	»	»	»	201	»	»	»	»	»	»	»	»	11	3
Malte	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mecklembourg	»	781	853	435	»	2.447	»	»	»	»	»	»	»	»
Norvège	45.090	»	»	»	»	»	»	»	»	14	36	»	637	210
Autriche	»	»	»	9.002	150	»	»	1.294	»	»	»	»	50	»
Pérou et Bolivie	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Portugal	52.905	»	»	»	»	»	»	»	30	2.093	»	»	356	5
Prusse	2.440	2.273	370	17.655	9	20.545	1.526	25.921	14	102	88	1 772	213.159	117.691
Rio de la Plata	»	72.074	»	»	39.791	108	»	»	»	»	»	»	»	»
Russie orientale	»	2.090	14.916	7.219	»	238.838	5.732	6.653	»	»	»	»	184	1
— occidentale	»	»	»	»	»	2.808	»	»	»	»	»	»	»	»
— méridionale	149.545	576.787	389.203	217.367	130.294	38.970	2.055	3.948	»	»	»	»	»	»
Espagne	460.426	»	»	»	»	»	»	1	300	»	»	»	369	4
Turquie	2.178	1.130	845	361	12.660	2.783	»	884	»	20	»	»	12	2
Etats-Unis	234.101	344.940	9.420	11.183	46.759	856	4.450	»	834	176	»	28.125	47.226	8.661
Suède	882.248	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11.223	41

Désignation des marchandises.

Pays de provenance.	Minerais.	Froment.	Seigle.	Orge.	Maïs.	Avoine.	Sarrasin.	Fèves et pois, etc.	Riz.	Café.	Margarine comestible.	Margarine brute.	Métal non ouvré.	Métal ouvré.
	(Tonnes de 1,000 kilog.)													
France	84.887	»	»	439	»	»	135	27	»	8.750	»	202	3.020	142
Algérie	133.166	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15	»
Australie	19.126	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Belgique	32	40	67	157	60	172	»	11	»	1.035	19	873	13.132	12.689
Brésil	56	»	»	»	»	»	»	»	»	68.647	»	»	»	»
Brême	»	»	»	»	»	»	»	»	1.694	184	»	»	30	24
Chine	»	»	»	»	»	»	»	»	2.800	»	»	»	»	»
Danemark	»	»	»	125	»	341	»	»	»	»	»	»	107	»
Principaute danubienne	»	196.989	76.316	69.908	99.204	38.383	»	3.035	»	»	»	»	25	»
Possessions anglaises d'Amérique	13	430	140	650	»	»	330	»	»	»	»	64	310	»
— de l'Inde	»	»	»	»	»	»	5.509	»	»	2	»	»	»	»
— du détroit de Malacca	»	»	»	»	»	»	»	»	63.413	»	»	»	»	»
Grèce	86.469	»	»	604	7.975	100	»	50	»	37	»	»	65	6
Grande-Bretagne	5.818	786	13	326	»	6	»	100	751	3.843	143	742	138.283	6.423
Hambourg	45	7	»	3.455	582	345	»	981	340	3.061	25	249	1.049	538
Italie	38.384	»	»	351	»	»	»	60	1	»	»	5	132	11

Pays de provenance.	Minerais.	Froment.	Seigle.	Orge.	Maïs.	Avoine.	Sarrasin.	Fèves et pois, etc.	Riz.	Café.	Margarine comestible.	Margarine brute.	Métal non ouvré.	Métal ouvré.
	(Tonnes de 1,000 kilog.)													
Grèce	»	»	1.991	»	63	»	»	866	»	975				
Grande-Bretagne	6	9.163	341	111	16.344	309	683	1.011	17.361	3.495	365.186			
Hambourg	42	372	2.317	28	18.481	280	4.250	2.264	1.495	1.455	»			
Italie	»	»	853	»	5	»	»	102	111	85				
Java	»	»	»	»	8.832	»	571	13.041	488	9	»			
Lubeck	»	»	31	»	»	»	151	»	»	187	»			
Mecklembourg	»	»	»	»	»	6.692	»	»	»	338	»			
Norvège	»	»	»	»	1	»	»	»	1	»	»			
Autriche	»	»	»	»	»	»	»	»	»	117	»			
Portugal	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4	»			
Prusse	36	119	1.269	»	3 363	35	48.026	3.011	2.820	11.764	5.959			
Rio de la Plata	»	»	»	»	»	»	»	12	229	46.501	»			
Russie orientale	»	»	2	»	4.509	»	»	41	»	5.250	»			
— occidentale	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»			
— méridionale	»	»	»	4.436	1.388	»	»	»	»	20.723	45			
Espagne	»	«	11	»	26	»	»	»	»	»	»			
Turquie	»	»	365	»	»	»	»	299	»	3.703	»			
Etats-Unis	»	45.878	2	279.825	28.894	24.672	11	13.401	5.899	41.776	949			
Suède	»	»	7	»	»	»	»	»	52	»	»			

Importations de France.

Si l'on examine maintenant le mouvement commercial avec la France en se basant sur les données fournies par l'administration des douanes de ce port, on constate que les importations de France (commerce général) arrivées par mer à Rotterdam en 1902, sont représentées par 146,082 tonnes contre 143,266 tonnes en 1901, soit une différence en plus de 2,816 tonnes.

Voici quelles ont été les principales marchandises comprises dans ce mouvement, les chiffres correspondants de 1901 étant également indiqués:

Importations de France.

(Commerce Général.)

Produits alimentaires.

Principales marchandises.	1902.	1901.
	(En tonnes.)	
Café	8.750	5.123
Vins en fûts	5.331	5.052
— en bouteilles	315	385
Spiritueux	662	746
Orge	439	140
Sarrasin	135	1.315
Fèves, pois, lentilles	27	21
Autres céréales, comme épeautre non pelée	185	356
Farine de froment	1.727	1.462
Autres farines, y compris farine de riz et semoule	183	321
Margarine brute	202	236
Sucre brut	148	684
— autres sortes	331	530
Fruits frais	1.118	658
— autres	443	742

Autres produits.

Minerais	84.887	92.260
Suif, graisse et stéarine	4.844	2.533
Drogueries et produits chimiques	21.688	17.145
Huile d'arachides	1.389	1.699
Huile de sésame et autres huiles comestibles	280	560
Résine et poix-résine	1.062	972
Poterie et porcelaine	55	697
Fourrages	259	577
Tabac et cigares	334	560
Pierres pour pavage	1.263	552
Coton brut et coton non filé	47	349
Cendres	149	210

Principales marchandises.	1902.	1901.
	(En tonnes.)	
Fils	140	262
Bois de construction	420	243
Bois d'ébénisterie	692	164
Bois de teinture	58	40
Outillage, machines mécaniques	38	138
Chiffons	84	130
Cordes et cordages	50	141
Métaux bruts	3.020	1.601
Métaux ouvrés	142	88
Graines et semences	200	73
Laine	34	56
Tissus	39	49
Epices	530	402

On constate donc, comparativement aux résultats correspondants de 1901, accroissement pour les cafés, vins en fûts, orge, fèves, pois, lentilles, farine de froment, fruits frais, suif, graisse, stéarine, résine et poix-résine, pierres pour pavage, bois de construction, bois d'ébénisterie, graines et semences, épices.

Il y a, par contre, une diminution pour les vins en bouteilles, spiritueux, sucre, minerais, huile d'arachides, poterie et faïence, fourrages, tabac et cigares, coton brut et coton non filé, fils, outillage, machines, métaux bruts.

Importations d'Algérie. — Les marchandises importées d'Algérie à Rotterdam, représentent 151,510 tonnes contre 270,225 en 1901.

Nous indiquons, ci-après, les principaux produits algériens importés par ce port en 1902 et 1901 :

Importations d'Algérie.

(Commerce général.)

Principales marchandises.	1902. Tonnes.	1901. Tonnes.
Vins en fûts	454	273
Minerais	133.166	253.213
Engrais	17.000	15.650
Laine	33	496
Fourrages	172	369
Drogueries et produits chimiques	114	44
Tabac et cigares	134	38
Peaux et cuirs	42	3
Métaux non ouvrés	15	1
Fruits frais	»	»
— autres	33	»

Les importations de vins en fûts, engrais, drogueries et pr

duits chimiques, tabac et cigares, peaux et cuirs, métaux non ouvrés, fruits autres que fruits frais, accusent, comme on le voit, un accroissement comparativement à 1901, tandis que les arrivages de minerais, laine et fourrages témoignent d'une différence en moins.

Pour ce qui est des marchandises françaises expédiées par chemin de fer, elles figurent, dans les documents de la douane néerlandaise, comme étant de provenance belge. Ces documents renferment, en effet la mention suivante : « Pour l'importation et l'exportation, soit par voie de terre, soit par canaux ou rivieres, le pays frontière, c'est-à-dire la Belgique ou la Prusse, est toujours considéré comme pays de provenance ou de destination ». Il est absolument impossible, dans ces conditions, d'indiquer les marchandises françaises qui empruntent la voie de terre.

Quant aux statistiques annuelles publiées par le ministère des finances, elles n'indiquent la provenance ou la destination des marchandises que pour l'ensemble du royaume, et non pour chacun des ports.

EXPORTATION DE ROTTERDAM.

Nous indiquons, ci-après, les principales marchandises exportées de Rotterdam en 1902, par mer :

Désignation des marchandises.	Quantités en tonnes de 1,000 kilogrammes.
Pommes de terre	17.796
— fécule	4.100
Asphalte	2.579
Baryte	4.437
Soude	2.719
Cacao en poudre	2.499
Produits chimiques	9.993
Copra	7.677
Drogueries	3.686
Machines	2.317
Levure	2.698
Glycérine	1.766
Froment	4.983
Orge	6.743
Epeautre (non mondé)	28.337
Farine de froment	1.449
Légumes frais ou secs	38.541
Fourrages	26.757
Peaux salées	7.601
Fonte	169.264
Fromage	16.461
Café	14.351
Houille	415.251

Désignation des marchandises.	Quantités en tonnes de 1,000 kilogrammes.
Coke	194.610
Blanc de céruse, de perle	12.304
Tissus de laine	200
Margarine comestible	40.845
— brute	1.283
Engrais	38.354
Huile d'arachides	1.343
— de lin	3.730
Noix de palme	1.400
Papier	2.157
Zinc ou speautre brut	25.308
Acier en feuilles et en plaques	96.010
Rails	64.955
Stéarine	2.482
Tabac à priser	1.084
Suif, suie, graisse	3.054
Goudron	2.257
Corde et cordages	2.913
Tourbe, litière	72.712
Harengs	38.810
Viande de mouton et veau	19.019
Fruits	7.276
	Litres.
Spiritueux en fûts	182
— en bouteilles	1.004
Liqueurs en fûts	4.415
— en bouteilles	639

Revue des principaux marchés.

Nous allons passer maintenant en revue les principaux articles qui ont alimenté le marché de Rotterdam en 1902 :

Céréales (froment, seigle, orge, maïs, sarrasin).— Les cours des céréales, à la fin de chacune des années 1902, 1901 et 1900 ont été comme suit :

	Fin 1902.	Fin 1901.	Fin 1900.		
	(En florins.)				
Seigle	135	135	135	les 2.100	kilogrammes
Froment	180	185	185	2.400	—
Orge	115	125	125	2.000	—
Maïs	125	144	110	2.000	—
Avoine	7	8.50	6.40	100	—

La valeur nominale, à la fin de 1902, était :

Seigle.

Russie méridionale, 130 à 135 florins les 2,100 kilog.
Danube, 130 à 136 —

Froment.

American Redwinter, 185 florins les 2,400 kilog.
Russie méridionale, 170 à 185 —
Danube, 170 à 180 —

Orge.

Orge comestible, 115 florins les 2,000 kilog.
Orge pour distillerie, 130 à 140 —

Maïs.

American mixed, 125 florins les 2,000 kilog.
Odessa, 125 —
Cinquantino, 145 —

Avoine.

Russie, 6 fl. 10 à 7 fl. 25 les 100 kilog.
Amérique, — —

Sarrasin.

États-Unis, 175 florins les 2,100 kilog.
Russie, 160 —

Le tableau ci-après fait connaître le cours le plus bas et le cours le plus élevé du froment pendant chacune des cinq dernières années :

Froment par 2,400 kilogrammes.

	Froment de Zélande.		American Redwinter.		Mer Noire.	
	Cours le plus bas.	Cours le plus haut.	Cours le plus bas.	Cours le plus haut.	Cours le plus bas.	Cours le plus haut.
	(En florins.)					
1898. . . .	192	350	180	225	175	320
1899. . . .	175	205	180	220	165	185
1900. . . .	183	235	175	200	175	190
1901. . . .	200	245	165	200	165	190
1902. . . .	168	246	175	200	165	190

Les arrivages de céréales en Meuse pendant les cinq dernières années sont indiqués ci-après, en « lasts » :

	Seigle.	Froment.	Orge.	Maïs.	Avoine.
1898. . . .	174.385	381.575	161.216	239.700	128.499
1899. . . .	159.885	325.425	135.243	241.357	163.280
1900. . . .	197.052	353.905	104.016	187.085	216.852
1901. . . .	199.907	478.832	127.186	138.780	192.317
1902. . . .	214.645	471.267	151.047	128.465	219.917

Le last égale pour le seigle 2,100 kilog.
— le froment 2,400 kilog.
— l'orge 1,950 kilog.
— le maïs 2,400 kilog.
— l'avoine, 1,500 kilog.

Les stocks étaient, au 1er janvier 1903 à 1899 :

	Seigle.	Froment.	Orge.	Maïs.	Avoine.
1er janvier 1899.	1.500	600	2.500	1.636	100
— 1900.	2.000	1.500	2.000	2.500	500
— 1901.	2.200	800	1.000	1.200	100
— 1902.	1.900	2.700	1.200	800	1.200
— 1903.	2.000	1.300	2.000	800	750

Riz. — Outre le riz de Java, une quantité considérable de cet article est importée de l'Inde anglaise, de l'Indo-Chine et du Japon. La majeure partie du riz importé est travaillé par les minoteries de Rotterdam et de Dordrecht.

Les cours ont été comme suit : Java blanc non mondé, de 5 florins 1/2 à 5 5/8 les 50 kilog.

Arracan : 4 florins, 3 florins 1/2.

Les arrivages aux Pays-Bas, en sacs de 90 kilog. ont été :

1900, 1,553,000 sacs ; 1901, 1,822,000 ; 1902, 2,169,000 dont, respectivement 311,300, 251,200 et 304,700 de Java.

Cacao. — Les cours du cacao de Java, de choix, ont été 44, 40, 53 cents. Même qualité, Surinam 35, 33 et 37 cents.

Dans le courant de l'année, on a traité, en première main : 2,379 sacs Java, 61 Surinam, 70 Trinidad, soit ensemble 2,510 sacs contre 2,707 en 1901 et 2,859 en 1900.

Café. — Les arrivages de cafe aux Pays-Bas ont été de 2,001,500 sacs contre 1,721,000 en 1901 et 1,584,600 en 1900.

Les 126,200 sacs importés par la « Compagnie commerciale néerlandaise » provenaient des Indes-Néerlandaises. Quant aux 1,873,400 sacs représentant les autres arrivages, ils se répartissent ainsi :

Java, 411,400 sacs ; Padang, 14,800 ; Macassar, 7,100 ; Menado, 5,700 ; Afrique, 47,800 ; Santos, 1,285,900 ; Venezuela, 2,000 ; Amérique Centrale, 45,800 ; Haïti, 400 ; Autres provenances, 54,500.

Les prix ont varié comme suit :

Java bon ordinaire : 38, 32, 37 1/2, 34 1/2, 35, 34 cents.

Santos : 23, 18, 19, 17 1/2, 20, 18 cents.

Sucre. — La surproduction de 1901-1902 exerça une telle influence sur les prix qu'ils n'atteignirent que 8 florins à 8 fl. 1/8 en janvier et même 7 fl. 1/8 à la fin de juin, pour s'élever à la fin de l'année à 9 fl. 3/4.

La production du sucre de betteraves évaluée d'abord à 5,850,000 tonnes fut ramenée en décembre à 5,620,000 tonnes contre 6,821,000 tonnes pour la récolte 1901-1902.

Les Pays-Bas figurent dans ces chiffres pour 105,000 tonnes contre 203,000.

Pour le sucre de Java, les prix tombèrent à 4 florins 1/2 par picol pour le Muscovado, pour se relever dans la deuxième partie de l'année et clôturer entre 6 florins et 6 florins 1/8. Au moment où les prix variaient entre 5 florins 3/4 et 6 florins, une grande partie de la récolte fut vendue sur pied.

La récolte de Java, non compris le sucre en sacs, s'élève à 13,971,178 picols, contre 12,598,644 picols en 1901, et l'exportation, du 1er janvier au 31 décembre, fut de 13,315,290 picols, contre 11,146,818 picols en 1901.

Importations aux Pays-Bas pour la consommation :

Sucre brut, 102,086 tonnes; sucre raffiné, 12,122 tonnes.

Exportations :

Sucre brut, 17,383 tonnes; sucre raffiné, 146,847 tonnes.

Stock au 31 décembre 1902 : sucre brut et raffiné, 102,485 tonnes.

Margarine et « neutral lard ». — Rotterdam, on le sait, est le principal marché de l'Europe pour la margarine. Grâce aux fréquentes communications avec les Etats-Unis, ce commerce s'est concentré à Rotterdam, qui est devenu le siège d'une très importante fabrication de beurre artificiel. L'exportation se fait surtout à destination de l'Angleterre, des Indes néerlandaises et de l'Afrique du Sud.

Le prix élevé du maïs aux Etats-Unis a été cause que les matières premières sont demeurées chères. Non seulement les arrivages de matières premières d'Amérique furent remarquablement faibles, mais encore la qualité laissait fortement à désirer. Aux Etats-Unis, on avait dû remplacer le maïs, d'un prix élevé, par des tourteaux de graine de coton. Il en résulte une production exagérée de margarine brute en Europe, au détriment de l'Amérique. Un grand nombre de fabricants ayant acheté des matières premières de qualité inférieure, produisirent une mauvaise margarine.

Il est à remarquer que les producteurs de margarine brute américains se sont entendus de nouveau, cette année comme l'année précédente, pour maintenir la fermeté des prix.

Le stock de margarine au 31 décembre 1902 était de 13,500 tierçons, contre 20,670 et 22,600 tierçons à la date correspondante de 1901 et 1900.

Les importations des Etats-Unis se sont élevées à 145,684 tierçons, contre 218,914 tierçons en 1901 et 223,300 tierçons en 1900.

Les cours, pour la qualité de choix, ont été comme suit :

	1902.	1901.	1900.
		(En florins.)	
Cours le plus élevé . . .	71	69	60
— le plus bas	57	42	40
— moyen	66	53 1/2	47

Le stock du « Neutral Lard » au 31 décembre était :

1902.	1901.	1900.
	(En tierçons.)	
3.000	3.910	1.600

Les importations des États-Unis se sont élevées à :

1902.	1901.	1900.
	(En tierçons.)	
90.000	114.000	142.000

Les prix dans la qualité de choix ont été :

	1902.	1901.	1900.
		(En florins.)	
Cours le plus haut . . .	74.73	77	51.52
— le plus bas. . .	65	48	44
— moyen.	65	55	46 3/4

Huile de graines de coton. — Cette huile est devenue un article très important sur le marché de Rotterdam, qui non seulement fournit aux fabriques locales de margarine la qualité supérieure, et aux fabriques de savon les qualités inférieures, mais exporte ce produit en Allemagne, en Belgique, en Suisse et dans d'autres pays.

Cette huile, jusqu'à la fin de l'été, réalisa des cours fort élevés à tel point que les meilleures qualités américaines, pendant un temps assez long, furent payées 36 fiorins les 100 kilog., droits non compris.

Les offres de la nouvelle récolte furent effectuées en juillet, pour se clore en septembre et décembre. Les prix s'ouvrirent à 32 florins pour tomber, au moment de la clôture, à 28 florins.

D'après les statistiques officielles, les importations pour la consommation ont atteint 20,205,000 kilog., contre 18,854,000 en 1901. Les importations (commerce général) se sont élevées à 59,610,000 kilog. contre 57,395,000 en 1901. En ce qui concerne les importations pour la consommation, 17,346,000 kilog. étaient en provenance des États-Unis, et 2,476,000 de l'Angleterre contre 16,593,000 et 1,081,000 en 1900.

Huile d'arachides. — L'année écoulée s'est signalée par une demande très active d'huile d'arachides de qualité supérieure de la part des fabricants de margarine, et à des cours très élevés. Dès le début de la récolte, et dans les premiers mois de l'année, les prix s'élevèrent rapidement de 6 4florins 55, et se maintinrent jusqu'à la fin à 52 florins.

Huile de sésame. — L'huile de sésame est toujours très demandée pour l'Allemagne et la Belgique.

Les cours ont varié entre 39 et 48 florins.

Huile de coco. — L'huile de coco apparait pour la première fois comme matière première dans l'industrie de la margarine. On est arrivé à neutraliser cette huile et à la débarrasser de son odeur et de son goût, de façon à pouvoir l'employer à meilleur compte que les autres matières premières, dans la fabrication de la margarine.

Les cours ont varié de 55 à 50 florins les 100 kilog. L'huile de coco vient principalement de Marseille, Londres, Aarhuns et Termonde en Belgique, sous les noms de cocotine, végétaline, etc., etc. Dans ces conditions, on se demande si l'industrie hollandaise n'aurait pas intérêt à fabriquer elle-même ce produit. Cela aurait pour double résultat de créer aux Pays-Bas une industrie nouvelle, et d'étendre ses relations commerciales avec les Indes anglaises. En Allemagne, on fabrique l'huile de coco neutralisée.

Pétrole. — La consommation du pétrole aux Pays-Bas a pris, depuis une dizaine d'années, un développement considérable, comme on le verra par les chiffres ci-après :

1893	863.000	barils de 150 kilogrammes.
1894	902.000	—
1895	970.000	—
1896	970.000	—
1897	1.020.000	—
1898	1.065.000	—
1899	1.060.000	—
1900	1.055.000	—
1901	1.127.000	—
1902	1.170.000	—

Les importations de pétrole à Rotterdam, pendant cette période, ont été :

1893	1.522.000	barils.
1894	1.525.000	—
1895	1.371.000	—
1896	1.928.000	—
1897	1.857.000	—
1898	2.020.000	—
1899	2.010.000	—
1900	1.885.000	—
1901	2.205.000	—
1902	1.955.000	—

Le prix des 100 kilog., qui était de 8 fl. 30 en mars, s'est élevé à 10 fl. 10 à la fin de décembre.

Tabac. — La récolte de Sumatra 1901, soit 227,511 balles, n'a guère dépassé celle de 1900, qui avait produit 223,544 balles. Comme à l'ordinaire, les premiers arrivages de la nouvelle

récolte eurent lieu en janvier, et, à la fin de février, la réserve en première main s'élevait à 16,528 balles.

La première vente eut lieu le 21 mars ; elle comprenait 12,926 balles. Les ventes se suivirent avec une telle rapidité qu'à la fin d'avril 77,645 balles, soit plus du tiers de la récolte, étaient réalisées. Le 9 juillet, 167,362 balles avaient été vendues à un prix moyen de 106 cents le 1/2 kilog. Le 12 septembre, eut lieu la première vente d'automne, comprenant 18,738 balles; elle fut suivie de deux autres, comprenant ensemble 37,302 balles. La récolte avait produit, au total, 227,511 balles, d'un prix moyen de 94 cents le 1/2 kilog., dont 224,270 furent vendues en Hollande.

La qualité de la récolte, prise dans son ensemble, était assez médiocre : le tabac, en général, n'était pas assez mûr. Aussi la qualité et la couleur laissèrent-elles à désirer. Il y eut peu de tabac coloré et fort; la récolte se composait surtout de tabac moyen.

En 1902, les ventes (récolte de 1901) ont donné les résultats suivants :

Provenances.	Balles.	Cents.		Balles.	Cents.
				(Récolte de 1900.)	
Delhi	94.534 à	106 1/2	contre	96.329 à	130
Lankat	62.030	99	—	58.912	112
Serdang	29.632	78	—	29.169	95 1/2
Padang	9.396	79	—	11.394	72
Asahan	12.902	101 1/2	—	8.836	111
Bedagei	5.531	62	—	6.583	68
Pagœrawan	2.837	60	—	4.015	64
Batol Bahra	3.752	67	—	3.288	81
Tamiang	1.108	38	—	1.036	16 1/2
Sibosa	118	29	—	»	»
Autres provenances	2.230	27	—	1.853	29
Ventes à Brême	3.241	25	—	2.128	34
Totaux	227.511 à	94	contre	223.544 à	112

Nous indiquons ci-après le produit de la récolte de Sumatra, les prix moyens réalisés sur le marché ainsi que la valeur de la récolte pendant les cinq dernières années :

Récolte.	Nombre de balles.	Prix moyens (cents).	Valeur totale (florins).
1897	201.736	122	37.400.000
1898	235.652	92	33.000.000
1899	263.897	82	33.000.000
1900	223.544	112	38.500.000
1901	227.511	94	32.500.000

Quant au tabac de Java, les résultats de l'année n'ont pas été

favorables. Les importations de tabac (récolte de 1901), soit 307,154 balles, étaient supérieures de 60,000 balles à celles de l'année précédente. Cette sorte de tabac n'a donné que de médiocres résultats en 1902. Vers le milieu de l'année, la situation fut très tendue et les cours baissèrent d'une façon anormale. Fort heureusement, l'automne amena une amélioration et une légère hausse.

Trop d'arrivages, trop de hâte dans la vente, d'où une surprise désagréable dans les résultats obtenus.

Les ventes en 1902 (récolte de 1901), ont donné les résultats suivants :

Provenances.	Nombre de balles.	Prix en cents.		Nombre de balles. (Récolte de 1900.)	Prix en cents.
Bezœki	40.806	à 42	contre	39.763	à 48 1/2
—	68.766	22	—	54.553	25 1/4
Principautés	88.728	31	—	69.952	38 1/2
Probolingo	15.781	26	—	8.839	21 3/4
—	20.467	18 1/2	—	14.944	19 1/4
Kedirie	4.445	17	—	6.257	22
—	28.975	11 3/4	—	21.252	14 1/2
Banjœmas	3.648	27	—	767	38 1/4
—	3.902	16	—	2.856	19 3/4
Pasoerœna	961	21	—	1.428	22
—	11.262	14	—	5.928	15 1/2
Rembang	8.212	11 1/4	—	2.501	12 1/4
Kadœ	7.589	12	—	5.298	18 1/4
Samarang	923	12	—	1.082	16 1/4
Salatiga	1.111	12	—	»	»
Non vendu	1.578	»	—	3.466	»
Totaux	307.154	à 25 3/4	contre	238.886	à 30

Les ventes de tabac de Java, pendant les cinq dernières années, sont indiquées ci-après :

Récolte.	Balles.	Prix moyen en cents.	Valeur totale en florins.
1897	266.201	à 33 1/2 le 1/2 kilogramme.	15.500.000
1898	307.150	32 1/2 —	16.500.000
1899	366.652	22 —	14.500.000
1900	238.886	30 —	13.000.000
1901	307.154	25 3/4 —	14.000.000

Comme d'habitude, la récolte totale du Bornéo anglais a été importée aux Pays-Bas. Elle représentait 14,288 balles, soit 500 balles de plus que l'année précédente, qui furent vendues à 98 1/2 cents contre 84 en 1901.

La production du Bornéo hollandais a encore diminué d'un tiers, les arrivages n'ayant été que de 2,772 balles; le prix moyen a également fléchi de 2 cents, baisse due à la surproduction de Sumatra et à la qualité du tabac qui laissait à désirer. La forme de la feuille était surtout défectueuse, celle-ci étant trop étroite et trop longue.

Épices. — Les prix ont varié comme suit par demi-kilogramme :

Muscade (Banda, 110 à 115 pièces) : 59, 54, 75 cents;
Macis (Banda, premiers produits) : 92, 124 cents;
Clous de girofle : Amboina, 31, 29 1/2, 30 1/2 cents;
— Zanzibar, 22 1/2, 20 1/4, 22 3/8, 21 7/8;
Poivre : Lampong, 31 7/8, 28 3/8, 31 1/2, 30 1/2.

Indigo. — Au début de l'année, les arrivages d'indigo ayant été peu importants, des prix avantageux furent réalisés. Puis, l'offre ayant augmenté, les cours subirent une légère baisse pour se relever en septembre-octobre. Avant la clôture de l'année, une légère dépression se produisit encore.

Les arrivages d'indigo de Java ont eu lieu comme suit :

	Rotterdam.	Amsterdam.
1898	3.844 caisses.	5.659 caisses.
1899	1.787 —	2.292 —
1900	2.184 —	1.688 —
1901	1.654 —	1.681 —
1902	1.652 —	1.407 —

La récolte de Java, pendant les cinq dernières années, a donné les résultats suivants :

1898, 904,000 kilog.; 1899, 660,000 kilog.; 1900, 595,000 kilog.; 1901, 498,000 kilog.; 1902, 465,000 kilog.

Cuirs et peaux. — Comme l'année précédente, le commerce des cuirs et peaux n'a pas témoigné de fluctuations importantes au cours de 1902. La tendance du marché a été constamment à la hausse.

Les importations de cuirs aux Pays-Bas se sont élevées à 692,000 pièces, dont 163,400 à destination de Rotterdam. Elles avaient été de 707,700 en 1901.

Quant aux arrivages de peaux, ils sont représentés par 668,700 pièces contre 858,500 en 1901.

Vaches et bœufs Java. — Les importations se sont élevées à 356,149 pièces contre 321,559 en 1901. Par suite du prix élevé des Calcutta, on a employé de préférence les Java. Le rendement des cuirs de Java est plus avantageux que celui des cuirs de Calcutta, mais les premiers sont, en général, moins sains.

Buffles Java. — Les arrivages sont représentés par 232,196 contre 276,442 en 1901. Ces buffles ont un tout autre emploi que les cuirs des Indes anglaises, et l'amélioration dans les prix ne

doit pas être attribuée tant à la hausse générale qu'à une demande plus étendue, par suite du développement du tannage au chrome au cours de l'année dernière. Des expériences avaient déjà été faites fréquemment, et il existait quelques tanneries employant ce procédé, mais l'usage n'en était pas répandu comme aujourd'hui. On est de plus en plus convaincu que le buffle de Java se prête très bien au tannage au chrome. La demande pour les cuirs à semelles fut également très considérable dans les derniers mois.

Vaches et bœufs des Indes occidentales. — L'importation s'est ressentie de leur qualité, de plus en plus inférieure. Les bonnes qualités seraient triées séparément et vendues aux États-Unis.

Vaches et bœufs de Buenos-Aires. — Malgré le service direct entre Buenos-Aires et Amsterdam, il est très difficile d'attirer l'attention sur cet article.

Chèvres Java. — L'importation accuse, comparativement au résultat correspondant de 1901, une diminution de 223,000. Cette différence en moins est due en grande partie aux achats importants effectués à Java avec livraison directe aux États-Unis.

Moutons Java. — Le tannage au chrome a favorisé ces peaux qui, négligées depuis si longtemps, sont aujourd'hui l'objet d'une demande active. L'irrégularité des triages et de la qualité est cependant un obstacle à une vente courante.

Lézards Java. — Les transactions ont été régulières. Les importations se sont élevées à 87,000, contre 59,700 en 1901, et les ventes à environ 95,000 contre 65,000.

Cuirs et peaux salés de Hollande. — Au commencement de l'année, le commerce était languissant. Vers la fin de l'été, grâce à une demande active, les stocks existants furent rapidement enlevés. Pendant les dernières semaines, une réaction se produisit. Les cuirs bien écharnés, les abats de ville, triage spécial, réalisèrent des prix au-dessus des cours normaux.

Les bœufs et taureaux donnèrent lieu à une vente régulière. De même les veaux, à des prix légèrement en hausse. Les veaux légers, cotés à des cours trop élevés au début de l'année, occasionnèrent quelque mécompte. Les chevaux furent l'objet d'une bonne demande, vers la fin de l'année, à des cours en hausse, par suite des fortes commandes faites par les Etats-Unis.

Produits de la côte orientale et de la côte occidentale d'Afrique. — Voici quelles ont été les importations des principaux produits de la côte orientale et de la côte occidentale d'Afrique :

	1902.	1901.	1900.	1899.	1898.
			(En tonnes.)		
Cire.	29	35	57	40	45
Peaux.	»	»	2	5	6
Noix de palme. .	2.908	2.901	3.514	2.054	3.355
Arachides. . . .	248	95	36 1/4	109	125
Huile de palme .	900	948	1.221	982	1.081
Café	290	141	228	271	387
Sésame.	»	1	4	19	38
Caoutchouc . . .	296	334	433	240	259

Il y a eu également des arrivages de gomme copal, de piassava, de cacao et d'ivoire.

Frets. — L'année écoulée, à quelques exceptions près, a été mauvaise pour les transports maritimes.

Presque toutes les grandes lignes effectuant principalement le transport des passagers n'ont obtenu en 1902 que des résultats très défavorables.

Quant aux frets, leur taux moyen, même pour les vapeurs de 5 à 6,000 tonneaux, a varié entre 5 fl. 15 à 6 florins, contre 6 fl. 10 à 7 florins en 1901.

INDUSTRIE.

La situation de l'industrie textile a laissé beaucoup à désirer en 1902. La concurrence étrangère a été très active, et les profits ont été minimes. L'industrie du coton a été surtout éprouvée, les prix très bas ne laissent guère de bénéfice aux fabricants. L'exportation des tissus de coton blanc, teint ou imprimé, a été de 18,524,000 kilog. contre 18,542,000 en 1901, et celle de la toile de 3,251,000 kilog. contre 3,214,000 en 1901. Pour les tissus de laine, les chiffres correspondants ont été 1,301,000 kilog. et 1,208,000 kilog.

Comme en 1901, les chantiers de construction ont fait preuve d'une grande activité.

La plumasserie travaille principalement pour la consommation locale, mais elle exporte également ses produits en Allemagne, en Angleterre et en Belgique. Les résultats, en 1902, ont été satisfaisants.

Les minoteries s'adressent surtout à la consommation intérieure, par suite des entraves apportées à l'exportation par les droits de douane établis à l'étranger. Il existe cependant un commerce d'exportation à destination de la Belgique, de la France, de l'Angleterre et de l'Allemagne. La concurrence faite par les Etats-Unis se fait vivement sentir ici, et l'année écoulée a été moins bonne que les précédentes.

La fabrication du beurre de margarine, on ne l'ignore pas, constitue ici une industrie très importante. Ce produit trouve

un débouché dans l'intérieur du pays, mais il est surtout exporté en Angleterre, en Danemark, en Suède, dans l'Afrique du Sud, les Indes néerlandaises, en Chine et au Japon. Pour la plupart des fabricants, les résultats obtenus ont été peu satisfaisants, étant donné le prix élevé de la matière première.

Les fabriques de produits chimiques écoulent leurs articles, tant à l'intérieur du royaume qu'en Belgique, en Allemagne, dans l'Inde anglaise, aux Etats-Unis et en Australie. En général, l'année dernière a été bonne.

Les fabriques de cacao approvisionnent l'intérieur et exportent cet article dans la plus grande partie de l'Europe, aux Indes néerlandaises et dans l'Amérique du Sud. En général, les fabricants se déclarent satisfaits, malgré la concurrence qu'ils rencontrent à l'étranger.

Dans l'industrie du papier les prix sont demeurés bas pendant toute l'année. Il a été exporté 7,593,000 kilog. de papier, contre 8,620,000 en 1901.

Les fabriques de chapeaux et de casquettes ne travaillent guère que pour la consommation intérieure. Il se fait, cependant, un petit commerce d'exportation à destination de l'Angleterre. Cette industrie a été prospère en 1902.

Les fabriques d'imitations de marbre approvisionnent l'intérieur du royaume et exportent en Allemagne, en Danemark et en Scandinavie. Depuis quelques années, elles se plaignent vivement de la concurrence allemande.

Les fabriques d'acide carbonique écoulent principalement leurs produits à l'intérieur du pays.

Les fabricants de meubles s'adressent surtout à la clientèle hollandaise, mais exportent aussi en Angleterre, aux Indes neerlandaises et dans l'Afrique du Sud. Les résultats obtenus en 1902 ont été moyens.

Les fabriques de cigares envoient leurs produits dans presque toutes les parties du monde. La concurrence étrangère s'est fait vivement sentir dans cette industrie, qui a été moins prospère que les années précédentes.

Pendant ces dernières années, l'industrie des machines s'est considérablement développée. Les usines construisent des machines fixes avec chaudières et accessoires, des machines hydrauliques élévatoires, des excavateurs et autres machines de terrassement; des grues, treuils, crics et autres machines servant à la manœuvre des fardeaux; des objets de fonte de toute sorte; des machines et appareils pour l'industrie des sucres de canne et de betterave; des locomotives et autre materiel roulant des chemins de fer; des machines et appareils pour divers usages industriels. Les machines à vapeur et les chaudières font toujours l'objet d'une exportation active, de même que la machinerie de l'industrie textile. L'exportation des machines se fait principalement en Angleterre, aux Indes néerlandaises et dans

l'Afrique du Sud. Les résultats ont varié en 1902, favorables pour les uns, moins satisfaisants pour les autres.

Les manufactures de tapis fabriquent presque exclusivement pour le marché intérieur. La consommation dans le pays même est considérable, malgré les prix élevés de l'article. L'importation, surtout celle des tapis anglais et allemands, nuit beaucoup au développement de cette industrie. L'exportation est insignifiante.

En relativement peu d'années, la conservation des denrées alimentaires a pris un développement considérable. Primitivement, on se bornait à la préparation des conserves de légumes, qui occupent toujours la place prépondérante dans la fabrication, mais aujourd'hui les fabricants appliquent leurs procédés à un grand nombre de produits alimentaires et livrent au commerce une foule de produits nouveaux. Ils travaillent pour la consommation intérieure et pour l'exportation, principalement à destination des Indes néerlandaises, de l'Angleterre et de l'Afrique du Sud. Les résultats obtenus en 1902 ont été satisfaisants.

Les distilleries envoient leurs produits dans presque toutes les parties du monde. La situation de cette industrie s'est améliorée en 1902. Les eaux-de-vie sont exportées en Belgique, en Allemagne et aux Indes néerlandaises. Des prix plus avantageux ont été réalisés l'année dernière.

Les brasseries trouvent un débouché important en Belgique, en France, en Espagne, en Angleterre et dans les colonies néerlandaises. La plupart des grands établissements s'occupent surtout de la préparation des bières fortes. Les résultats obtenus ont été satisfaisants.

Les fabriques de vinaigre s'adressent surtout à la consommation intérieure, l'exportation étant entravée par les droits de douane, qui grèvent cet article dans presque tous les pays. Elles ne fabriquent guère de produits d'une grande force acétique. Les vinaigres forts destinés à l'industrie sont importés. Les vinaigreries ont donné de bons résultats en 1902.

Les fabricants de liqueurs expédient leurs produits dans presque tous les pays. La concurrence qu'ils se font entre eux et les droits élevés à l'étranger sont cause que leur situation a été moins prospère que les années précédentes.

Les établissements où l'on décortique le riz travaillent pour l'intérieur, et exportent dans presque toute l'Europe, ainsi qu'aux Etats-Unis. Cette industrie a pris un essor considérable pendant les trente dernières années. Le marché intérieur est presque exclusivement approvisionné par les fabriques hollandaises.

Les sauneries exportent en Allemagne, en Belgique, en Norvège. Leur situation a été bonne en 1902. Répandues dans le pays entier, elles satisfont à sa consommation de sel raffiné.

Les compagnies de navigation ont eu à se plaindre du taux du fret, qui a été très bas pendant toute l'année. Nombre de compagnies n'ont pu payer de dividende. Pour beaucoup d'autres, le dividende a été très faible.

La Compagnie « Holland-Amerika » a cependant donné un dividende de 5 0/0. Le capital de cette compagnie, qui était de 8 millions de florins entièrement versés, a été porté, lors de son entrée dans le trust Morgan, à 20 millions de florins, sur lesquels 12 millions ont été versés. (Décision prise à l'Assemblée générale des actionnaires, le 18 avril 1902.) La situation de cette compagnie dépend de celle du trust, qui accapare les meilleurs frets, et les distribue ensuite aux lignes qui en font partie. Depuis qu'elle s'est jointe au trust, la « Holland-Amerika Lyn » a augmenté de 5 0/0 environ le prix des passages.

La « Société royale de navigation à vapeur » a mis en service six nouveaux vapeurs. Son capital doit être porté à 12,000,000 de florins.

La Compagnie de navigation « Rotterdamsche Lloyd » a versé un dividende de 3 1/2 0/0 à ses actionnaires. Cette Compagnie a mis en service le nouveau steamer « Gœntoer » de 5,894 tonneaux.

Le dividende des actions de la Banque de Rotterdam a été de 7 1/2 0/0 en 1902.

Pêche du saumon en 1902. — Le nombre de saumons pêchés en 1902 a été de 29,389, contre 25,709 en 1901.

La quantité totale arrivée à Kralingscheveer, Ammerstal, Dordrecht, Hardingsveld, Gorinchen et Wondichen a été de 37,303 saumons, contre 31,811 en 1901, soit une augmentation de 5,492 saumons.

Les différentes équipes de pêche commencèrent leurs opérations entre le 1er et le 28 janvier. La pêche resta possible même pendant la période des glaces : à quelques reprises seulement, la hauteur trop considérable de l'eau arrêta la pêche pendant quelque jours, dans les mois de février, avril et mai. Après le 15 octobre, la pêche resta pratiquée, pendant quelques jours seulement, par le « Nassau le Lecque » jusqu'à ce que la glace vint mettre un terme définitif aux opérations. Toutes les équipes de pêche cessèrent complètement leur travail pendant l'automne.

Jamais la pêche du saumon n'a été si défavorable. Quant à la qualité, aussi bien pour le saumon d'hiver que pour le saumon d'été, elle a été excellente.

Les mauvais résultats donnés par la pêche du saumon dans les dernières années ont eu pour conséquence la suppression de quelques équipes, la liquidation d'un certain nombre d'entreprises et la perte de sommes considérables.

LAURENT-COCHELET,
Consul général de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 26 NOVEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 282

SUISSE

Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL.

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 20
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902.	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902. . .	» 20
271.	—	**Angleterre :** Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902..	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France.	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 20
274.	—	**Angleterre :** Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902.. .	» 20
275.		**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville.	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902.	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.	» 20

SUISSE

Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.

Zürich... La Chambre de Commerce de Saint-Gall a fait paraître son rapport annuel dont voici le résumé :

« L'année 1902, prise dans son ensemble, peut être considérée comme bonne pour la broderie suisse. L'amélioration qui s'était déjà produite pour la broderie à la machine dans les derniers mois de 1901 s'est accentuée au début de l'année et s'est ensuite maintenue. La broderie au crochet est entrée, au printemps, dans une période de prospérité.

La broderie fine à la main, qui avait été plus favorisée au cours des années précédentes, a conservé cette bonne situation. On peut dire que, d'une façon générale, la broderie et les industries qui s'y rattachent, filature, retordage, tissage de blanc et apprêtage, ont été occupées d'une façon satisfaisante.

Les tissus au plumetis ont été également plus demandés. Le ralentissement de la production de tissage en couleur a eu pour résultat d'atténuer les conséquences de la très mauvaise situation en Indo-Chine et dans l'Asie Orientale, et aussi de la con currence sur le marché national.

En ce qui concerne l'industrie de la soie, le tissage de la gaze à bluter s'est maintenu dans la situation de la période précé- lente, situation qui n'était ni brillante, ni défavorable ; par ontre, le tissage d'étoffes a été peu animé, et, dans le second emestre, les commandes d'articles fabriqués jusqu'à présent vec les métiers à bras ont été tout à fait insuffisantes. Les ate- iers mécaniques ont obtenu de bonnes commandes pour cer- aines catégories d'articles, tandis que d'autres étaient tout à uit délaissés.

Industrie du coton. — Les belles récoltes de coton de la ampagne 1901-1902 n'ont pas donné plus d'animation au arché, les cours du coton américain, après la brusque baisse e l'année précédente, n'ont subi que de faibles fluctuations. autre part, bien que la récolte de coton égyptien ait été plus ondante que précédemment, elle n'a pu suffire à la demande ui s'est accrue dans une proportion plus forte encore. Par ite, les prix des makos se sont élevés sensiblement au cours de nnée ; les pertes subies en 1901 ont été ainsi en grande partie mpensées. Il est à présumer que le système d'irrigation pro-

jeté dans la Haute-Égypte n'aura pas pour résultat d'augmenter la production des sortes de makos utilisés par notre broderie pour ses fils et ses fonds dans la mesure où elles lui sont nécessaires. Ces sortes sont produites exclusivement dans le Deltaa où la culture est déjà intensive et ne peut retirer que peu de bénéfice de l'augmentation de la surface productive par une meilleure distribution des eaux.

Après une légère baisse, les prix du coton égyptien se son élevés dès le mois de mars pour atteindre le plus haut cours en juillet; un arrêt s'est alors produit, puis un recul faible, mai persistant, dû aux espérances que donnait la nouvelle récolte Ce n'est qu'en novembre que la hausse reprit; elle atteignai presque, à la fin de l'année, les cours de juillet et d'août.

Le mako good fair de 5 11/16 et 5 1/2 en janvier, s'est élevé 5 7/16 pendant tout le mois de février et à 7 5/8 du commence ment de mars à la première semaine de juillet. On a noté 6 15/1 au 22 octobre, 7 9/10 à la fin de l'année, et la hausse s'est depui lors encore accentuée.

A Alexandrie, le mako good fair se vendait environ 70 fr. a début de 1902, 80 fr. en avril, 84 en mai, 89 à 90 en juillet e août, 85 en septembre, 80 en novembre et fin décembre jusqu' 92 fr.

Les prix du midling américain ont oscillé avec de très faible fluctuations, entre 4 7/16 et 5 3/8; on a relevé le cours le plu élevé le 1er mai, le plus bas le 4 janvier et le 8 décembre.

La sorte indienne « Oomra good » s'est maintenue du 1er jan vier à la fin d'avril entre 3 3/16 p. et 4 3/32, puis, jusqu'au com mencement d'août, entre 4 3/32 p. et 3 27/32; les cours se son élevés de nouveau en septembre à 4 1/32; du 9 octobre à la fi de décembre, ils ont été presque constamment à 3 31/32 p.

233,793 quintaux de coton brut, évalués à 33 millions de franc ont été introduits en Suisse en 1902, contre 232,370 quintau évalués à 29 millions de francs, importés en 1901. La valeu moyenne a été de 141 fr. par quintal, contre 124,50 en 1901.

Filature. — Les fils mako ont été très demandés dura toute l'année; les numéros 60 et au-dessus sont de plus en pl nécessaires à la broderie à la navette pour ses fonds et s points. L'emploi de fils mercerisés, écrus, blancs et en couleu par la passementerie, le tissage et la broderie, devient aussi plus en plus important; or, les fils mako deux fois mouliné piqués et gazés, avec torsion légère, sont ceux qui se prêtent mieux à la mercerisation.

En raison de sa construction même, le métier à navette (schi limaschime) doit travailler sur des fils moins forts que le méti à bras; il travaille généralement sur des points triplés et n sur des points quintuplés; les sortes Abassi ou Iwanowitsch q sont belles mais faibles, lui conviennent particulièrement. On s'e mis, cependant, depuis quelque temps à employer des fils pl

grossiers, le n° 60 par exemple, en double, au lieu de fils plus fins, comme le n° 90, en triple.

La broderie faite avec le métier à bras continue à s'abstenir d'employer les fils forts; par suite, les n°s 40 à 60 sont devenus de vente un peu difficile. En général, la hausse du coton égyptien a été supportée sans difficulté par les fils à broder et par les fils du tissage de fin. Cependant, la hausse continue des fils mako finit par incommoder sérieusement le tissage de fin, et plus encore le tissage en couleur; ce dernier se voit contraint d'abandonner les fils mako, trop coûteux, pour les fils de la Louisiane.

La broderie au crochet a employé des quantités considérables de fils forts, n°s 10 à 20; les fils dits de calicot se sont également bien vendus.

Aussi la filature de gros n'a pas trop à se plaindre de l'année 1902 qui, d'autre part, a été favorable pour la filature de fin. Les industriels qui s'étaient pourvus à temps, sans se laisser surprendre par la seconde hausse du coton, ont travaillé avec de beaux bénéfices. Et, comme à la fin de l'année les filatures de fin avaient encore des commandes pour une longue période, les prix des fils se maintinrent longtemps encore à un taux élevé.

Par suite des demandes toujours plus importantes faites à la ilature de fin par la b roderie à la machine et aussi par le tissage le fin, la filature de Saint-Gall tend de plus en plus à employer les fils plus fins; un nouveau pas a été fait dans ce sens en 902, et l'on relève, aux chiffres de l'importation de fils anglais ins, une augmentation notable. Par contre, l'importation de ils forts est tombée à 50 0/0 de l'importation de l'année précé-ente; l'importation de fils italiens, si redoutée, est passée de ,481 à 131 quintaux, fait digne d'être relevé, si l'on se rap-elle la lutte engagée pour l'élévation des droits sur les fils, que on présentait comme nécessaire pour sauver la filature suisse ienacée en agitant précisément le spectre de l'importation alienne.

La nouvelle diminution du chiffre de l'importation de fils gros nviron 2,000 quintaux relativement à 1901), nous démontre ombien le développement industriel et la politique douanière es pays qui étaient jusqu'à présent nos principaux clients, ndront difficile pour la filature suisse l'accès des marchés rangers. Il faut toutefois remarquer que la réduction de 800 uintaux dans l'emploi de coton par la filature de Saint-Gall oit être en grande partie attribuée à ce fait que l'on travaille vantage sur des fils fins, et cette observation est confirmée r cette constatation que les déchets ont été exportés en plus ande quantité (environ 300 quintaux d'augmentation).

Le tableau suivant donne les chiffres de la consommation de ton et de production de fil des filatures de Saint-Gall en 1901 1902 :

	De l'Égypte.	De l'Amérique du Nord.	Autres.	Ensemble.	Fils en écheveaux engl., etc., etc.	Bobines.
	—	—	—	—	—	—
			(Quintaux.)			
1901.	19.977 39	6.150 03	203 06	26.331 62	9.803 84	18.468 87
1902.	20.267 46	4.406 60	880	25.554 06	6.412	18.851 08

Tableaux de l'importation et de l'exportation de coton, de déchets de coton et de fils simples de coton écru, d'après les statistiques officielles.

1901.

Cotons :

Importation. . . .	232.270 quintaux.	28.895.474 francs.

Déchets :

Importation. . . .	17.460 quintaux.	1.428.365 francs.
Exportation. . . .	20.512 —	1.400.703 —

1902.

Cotons :

233.793 quintaux.	33.049.200 francs.

Déchets :

19.760 quintaux.	1.802.775 francs.
23.393 —	1.499.392 —

Fils simples écrus, jusqu'au n° 40 inclus :

Importation.

	1901.		1902.	
	Quintaux.	Francs.	Quintaux.	Francs.
Allemagne	441	»	710	»
Italie	2.481	»	131	»
Belgique	194	»	290	»
Grande-Bretagne . . .	238	»	342	»
Autres	187	»	5	»
	3.541	570.250	1.478	260.640

Exportation.

Allemagne	6.048	1.760.468	4.132	1.137.525
Australie	4.615	1.267.458	4.905	1.250.988
Autres	5.013	1.397.185	4.665	1.199.166
	15.676	4.425.111	13.702	3.587.679

Fils simples écrus, n°s 41 et au-dessus :

Importation.

	1901.		1902.	
	Quintaux.	Francs.	Quintaux.	Francs.
Grande-Bretagne. . . .	1.835	»	2.219	»
Autres	75	»	48	»
	1.910	938.980	2.267	1.414.370

	Exportation.			
Allemagne	12.443	4.998.743	12.768	4.900.964
Autriche	2.852	1.008.104	2.631	906.116
Autres	1.564	675.293	1.270	484.422
	16.859	6.682.140	16.669	6.291.502

La valeur moyenne des fils simples de coton écru exportés a été pour les numéros 40 et au-dessous, de 261 fr. 84 par quintal (contre 282 fr. 92 en 1901), et pour les numéros supérieurs à 40, de 377 fr. 44 (contre 396 fr. 18 en 1901).

Retordage. — Cette industrie a été amenée, par suite des besoins croissants de la broderie, à agrandir ses établissements et à améliorer l'installation de ses machines. Sa capacité de production en a été sensiblement accrue.

De même que les filateurs, les retordeurs se plaignent vivement de la difficulté qu'ils trouvent, particulièrement dans le voisinage immédiat de la capitale, à recruter et à conserver un personnel ouvrier convenable, en raison des salaires élevés offerts par la broderie du métier à navettes et par l'apprêtage.

Tableau de l'importation et de l'exportation des fils retordus.

	1901.		1902.	
	Quintaux.	Francs.	Quintaux.	Francs.
Importation :				
Grande-Bretagne. . .	4.721		5.571	
Autres	1.319		1.420	
	6.040	2.306.000	6.991	2.818.920
Exportation	1.706	991.894	1.730	946.590

On relève de nouveau, au chiffre de l'exportation des tissus lourds écrus, une augmentation de près de 2,000 quintaux. On peut en conclure, de même que de l'écoulement facile des fils « calicot », que le tissage de blanc ordinaire ou lourd a été convenablement occupé.

Tissage du blanc. — Le tissage de fin blanc a été dans une situation meilleure encore et a pu à peine satisfaire aux besoins de la broderie en fonds mousseline.

L'augmentation de l'importation anglaise de tissus lourds de coton est le résultat du développement de la broderie à la machine, qui, pour entretenir l'activité de ses métiers, a de nouveau fait venir des quantités considérables de tissus Cambric ; cette augmentation, qui a été de 1,700 quintaux, n'a néanmoins pas compensé la diminution de l'année précédente qui avait été de 10,000 quintaux. Quant à l'augmentation rapide de l'importation de fils fins ou légers, c'est au développement considérable de la broderie au métier à navettes qu'elle doit être

attribuée ; cette industrie travaille les Cambrics légers et les Nanzoucs demi-légers, de préférence aux Cambrics lourds des métiers à bras. Mais, de même que les Cambrics, les Nanzoucs doivent être, pour la plus grande partie, demandés à l'Angleterre, parce que notre tissage n'est pas en mesure de les livrer en quantités suffisantes à des conditions aussi avantageuses. Et si les représentants de la broderie ont tellement insisté, lors des pourparlers préliminaires en vue de la préparation du tarif douanier, pour obtenir que le poids maximum des tissus légers soit abaissé de 6 kilog. par 100 mètres carrés à 5 kilog. ou du moins à 5 kilog. 1/2 par 100 mètres carrés, c'est en vue de soumettre au droit de 10 fr. (au lieu de 50) les Cambrics légers et les Nanzoucs grossiers qui pèsent environ 6 kilog. par 100 mètres carrés et qui ont acquis récemment une si grande importance pour la broderie. Mais ces efforts ont échoué devant la résistance des filateurs, des tisseurs et des retordeurs coalisés.

Si l'industrie locale a réclamé une quantité très considérable de tissus blancs légers, d'autre part l'exportation de tissus légers blanchis et teints a été en augmentation sensible relativement à l'année précédente. On peut donc affirmer que l'année 1902 a été bonne pour le tissage de fin.

L'augmentation des chiffres de l'importation des tulles, qui s'est élevée à 1,300 quintaux, doit être attribuée à l'importance de la demande de la part de la broderie au crochet.

Tissage au plumetis. — Les chiffres de l'exportation ont été de 3,160 quintaux, évalués à environ 7 millions de francs ; ces chiffres sont les plus élevés qui aient été atteints.

Les articles blancs de consommation courante, les « ronds », particulièrement les « petits ronds », les bouquets, les ramages, de même que les nouveautés en couleur, ont tous été très demandés et ont trouvé immédiatement acheteurs à des prix rémunérateurs. A la fin de l'année, la demande d'articles chers en couleur s'est ralentie subitement et c'est à ce fait que doit être attribuée la diminution de la valeur moyenne des produits du tissage à la mécanique comparativement à l'année précédente, et malgré la hausse très sensible des fils mako. Il est à prévoir que cette hausse continue des fils travaillés par le tissage mécanique (n°s 70 à 90) finira par nuire à la vente des articles de consommation courante.

Le moment est venu de faire mention, dans ce rapport, des métiers mécaniques installés depuis plusieurs années dans une maison de tissage de Zurich, et qui ont été récemment introduits dans un établissement d'Appenzell. Nous ne considérons pas cette innovation comme un danger pour le tissage à bras, mais plutôt comme une garantie contre les retards apportés dans la livraison par l'industrie à domicile. L'industriel qui veut être sûr de livrer en temps voulu des commandes importantes d'articles spéciaux, qui n'existent pas en magasin, se voit presque contraint de recourir à la fabrication mécanique

et d'installer un certain nombre de métiers dont il peut à son gré régler l'activité.

Les tissus au plumetis ont d'ailleurs particulièrement attiré l'attention des autorités étrangères des douanes et des finances. C'est ainsi que, d'après l'interprétation de la plus haute juridiction autrichienne, il n'existe plus en fait de tissu brut : car le « Blumengarn » blanc seul suffit à faire considérer comme blanchi le tissu tout entier dans lequel il est contenu. De même, la douane allemande se refuse à classer les tissus croisés parmi les tissus au plumetis et à leur appliquer les droits, fixés par les traités, correspondant à cette catégorie.

Les tisseurs et tisseuses du tissage au plumetis forment le noyau de l'Union des tisseurs d'Appenzell, fondée il y a deux ans, et qui compte actuellement 2,000 membres. Nous lisons dans le *Journal de l'Industrie de la Suisse orientale*, organe de cette association, que l'on a substitué au projet de caisse de maladie pour les tisseurs, que nous avions mentionné dans notre précédent rapport, celui d'une caisse de secours. Le comité et les membres dirigeants de l'Union s'efforcent surtout d'assurer à tous les syndiqués le paiement effectif du tarif de salaire minimum. Les négociations déjà entreprises l'année dernière en vue de l'augmentation de ce tarif pour les articles de fil de fer ou les grenadines ont finalement abouti au résultat désiré. Pour la fabrication de cet article spécial, le fil de coton mercerisé tend d'ailleurs à remplacer le fil de fer qui lui a donné son nom.

Tableau de l'importation et de l'exportation de tissus unis blancs et en couleur et de tulle, ainsi que de l'exportation des produits du tissage au plumetis (d'après les statistiques officielles du commerce) :

		Importation.		Exportation.	
		Quintaux.	Francs.	Quintaux.	Francs.
Tissus écrus et unis du poids de :					
(1) 6 kilog. et au-dessus p. 100 m. c.	1901	17.188	8.252.290	8.396	3.186.798
	1902	18.857	9.280.920	10.194	3.535.399
(2) avec moins de 6 kilog. p. 100 m. c. :					
a) avec moins de 20 fils sur 5 m/m c. .	1901	34	10.200	82	45.366
	1902	4	1.200	64	37.187
b) avec 20 fils et plus sur 5 m/m c. . . .	1901	523	442.930	1.093	1.035.758
	1902	1.485	919.720	979	958.232
3) Tissus unis blanchis :					
a) au-dessus de 7 kil. p. 100 m. c.. . . .	1901	1.538	606.230	1.446	932.041
	1902	1.615	652.250	1.674	1.082.531

		Importation.		Exportation.	
		Quintaux.	Francs.	Quintaux.	Francs.
b) jusqu'à 7 kilog. inclus p. 100 m. c. .	1901	98	63.700	937	1.231.235
	1902	99	64.350	1.013	1.404.999
(4) Tissus légers bruts .	1901	73	46.960	1.464	1.521.332
	1902	73	48.895	1.516	1.848.360
Tuile brut uni.	1901	2.568	2.131.440	127	123.941
	1902	3.874	3.205.050	104	109 584

Tissus au plumetis (exportation).

	1901.		1902.	
	Quintaux.	Francs.	Quintaux.	Francs.
Allemagne	304	682.934	317	710.405
Autriche	88	255.770	135	362.711
Italie	44	121.980	37	103.800
Belgique	72	102.492	106	134.254
Grande-Bretagne	642	1.198.398	695	1.453.810
Russie	24	76.727	35	114.459
Indes anglaises	323	650.152	467	883.055
Possessions anglaises de l'Amérique du Nord.	33	74.105	53	133.428
États-Unis.	767	1.875.952	977	2.114.419
Brésil.	22	71.710	41	111.011
Autres	314	727.768	297	673.384
	2.633	5.837.988	3.160	6.794.736

La valeur moyenne des tissus de coton exportés, ci-dessus désignés, et des tulles importés, a été comme suit :

Classe 1.	Francs.	349	p. q. (1901) :	Francs.	380
— 2ª	—	581	— (1901) :	—	554
— 2ᵇ	—	979	— (1901) :	—	948
— 3.	—	647	— (1901) :	—	645
— 4.	—	1.387	— (1901) :	—	1.315
— 5.	—	1.219	— (1901) :	—	1.093
Tulles	—	828	— (1901) :	—	830
Tissus au plumetis . . .	—	2.150	— (1901) :	—	2.217

Tissage en couleurs. — Au cours des deux dernières années, un établissement de 162 métiers a complètement abandonné cette industrie, un autre de 226 métiers a laissé en repos à peu près la moitié de ses métiers, un troisième de 52 métiers, a été la proie d'un incendie et n'a pas été reconstruit; une maison de tissage en couleurs, occupant 166 métiers, s'est retournée vers le tissage de blanc fin, qui est depuis quelque temps plus rémunérateur; une autre maison, occupant 248 métiers, se prépare à imiter cet exemple. Ainsi, le nombre des métiers mécaniques a été réduit, en deux ans, d'environ 630 unités. La situation a été particulièrement défavorable en 1902,

dans les pays qui constituent les principaux marchés pour les produits de cette industrie. L'exportation aux Indes et dans l'Asie orientale a été presque complètement arrêtée dans le second semestre, par suite de la baisse subite et considérable du cours du change, qui, ainsi qu'on le conçoit, a calmé l'empressement des acheteurs. Notre industrie n'a point reçu de commandes fermes, ou elles étaient faites à des conditions rendant impossible tout profit; quant aux consignations, elles ne peuvent qu'occasionner des pertes. Aussi, seuls, les Anglais et les Hollandais ont-ils traité des affaires, en dépit des expériences déjà faites à leurs dépens.

C'est avec le plus grand intérêt que l'on suit le projet d'adoption par ces pays d'Orient de la monnaie d'or. Si cette garantie offerte au commerce ne vient pas, dans un avenir prochain, déraciner des habitudes profondément ancrées, tout menace de sombrer. L'exportation de notre tissage en couleur aux Indes britanniques a diminué en 1902 de 60 0/0, tombant pour la première fois au-dessous de 1 million de francs. Il s'agit bien, comme on le voit, d'une véritable crise.

L'exportation dans l'Asie orientale a aussi diminué sensiblement, quoique à un degré moindre; mais les prévisions, du moins en ce qui concerne l'avenir immédiat, sont aussi peu favorables que pour les Indes anglaises et néerlandaises.

Les Philippines, visitées par le choléra et la peste bovine, constituent pour les États-Unis « une bouchée de digestion difficile ». La plupart des petites villes qui s'approvisionnent à Manille sont encore loin d'offrir un marché pour un commerce régulier et sûr. Et à Manille, les stocks considérables d'articles de consommation courante et à bas prix, arrivés dès après la conclusion de la paix, sont encore invendus dans les magasins.

Seules, les spécialités de fils mercerisés ont trouvé acquéreurs en très petites quantités sur les marchés de l'Asie orientale et des Indes, sans perte et même avec un léger bénéfice.

Le trafic avec l'Afrique orientale et occidentale n'arrive pas à dépasser un chiffre modeste; et l'augmentation des achats de la Turquie d'Europe et d'Asie a été contrebalancée par les pertes subies dans les pays du Danube et en Grèce, où la concurrence des tissus grossiers de provenance italienne se fait rudement sentir.

Les pays de l'Amérique centrale et le Brésil ont été de meilleurs clients que précédemment.

Le marché intérieur a été défavorablement influencé par la situation tendue de certaines places importantes, en particulier de Zurich, néanmoins, les prix ont été suffisamment stables.

Nous avons déjà dit, en traitant de la filature, que le tissage en couleurs n'a guère pu élever le prix de ses produits en proportion de l'augmentation des prix des fils mako et que, par suite, les affaires avaient été difficiles dans le courant du second semestre.

A propos de la revision du tarif douanier suisse, des représentants autorisés de l'industrie du tissage en couleur font remarquer que l'augmentation de 100 0/0 des droits d'entrée sur les tissus en couleur n'a guère de portée pratique, car il s'agit surtout d'un article spécial pour lequel la Suisse constitue un débouché trop restreint. Par contre, l'augmentation de 300 0/0 des droits sur les fils travaillés par le tissage en couleur ne peut que nuire à cette industrie et la mettre en mauvaise posture au point de vue de la concurrence.

Les industriels du tissage de blanc et du tissage en couleur sont unanimes à se plaindre des difficultés qui leur sont créées par la broderie en ce qui concerne le recrutement des ouvriers, non seulement parce que cette dernière paie, en plusieurs endroits, des salaires plus élevés, mais aussi parce que les ouvrières considèrent comme plus agréable et plus « noble » l'occupation dans les industries auxiliaires de la broderie et s'y adonnent de préférence même avec une rétribution comparativement plus modeste : le travail dans des ateliers de tissage bien ventilés est cependant plus sain et moins pénible.

La statistique officielle du commerce donne pour l'exportation de tissus de coton en couleur les chiffres suivants :

	1901.		1902.	
	Quintaux.	Francs.	Quintaux.	Francs.
France	367	219.996	454	270.193
Grèce	285	116.665	243	101.682
Pays du Danube	2.020	690.008	1.733	578.662
Turquie d'Europe	1.222	481.055	1.426	513.594
Turquie d'Asie	520	239.506	701	306.794
Afrique occidentale	460	225.384	309	166.975
Afrique orientale	203	113.400	367	193.035
Indes anglaises	2.741	1.796.648	1.289	815.609
Indes néerlandaises	467	262.036	252	130.492
Asie orientale	2.681	1.907.723	2.144	1.426.631
Centre-Amérique	157	108.489	203	139.131
Brésil	187	89.763	157	110.979
Colombie	138	63.516	373	137.925
Autres	706	495.128	778	488.048
Totaux	12.154	6.809.317	10.429	5.379.750

Par suite de la baisse du taux des cotons américains et de la réduction des prix, la valeur moyenne des tissus de coton est tombée de 562 fr. 50 en 1901, à 516 fr. en 1902.

Le tissage en couleurs de Saint-Gall a produit les quantités suivantes (quintaux anglais) :

	Fils écrus et blanchis.	Fils teints.	Ensemble.
1901	7.849	17.681	25.530
1902	8.252	15.870	24.122

Broderie au crochet. — Les affaires ont été peu actives jusqu'au mois de mai ; les prévisions étaient peu favorables ; mais alors se produisit une demande inattendue de rideaux brodés et de cravates brodées, de telle sorte que l'industrie a été pleinement occupée jusqu'à la fin de l'année et les ouvriers n'étaient même pas assez nombreux pendant l'hiver 1902-1903. Les commandes pressées ne pouvaient plus être exécutées et l'inconvénient de l'industrie à domicile, le retard dans la livraison, s'est manifesté cette fois encore dans toute son acuité. Les prix du point (Stichlöhne) se sont élevés à 60 et 80 centimes par écheveau.

La plus grande partie des rideaux brodés mis dans le commerce sont de nouveau demandés à la broderie au crochet qui, par des procédés relativement simples, obtient des effets variés et brillants et grâce à une fabrication soignée, livre des produits solides. Les rideaux dits de Bruxelles (rideaux de tulle avec point brouillé) ont été l'objet d'une demande plus importante que d'ordinaire (surtout pour les qualités moyennes à bon marché). Les rideaux écrus, autrefois si en vogue, sont tout à fait abandonnés et remplacés par des rideaux blanchis « blancs ou ivoire ».

La mode, nouvellement introduite, de volants appliqués à la partie inférieure des rideaux et des stores, a fourni l'occasion aux administrations des douanes d'exercer leurs tracasseries en taxant comme nouveautés « ces rideaux brodés ». Les nouveautés en couleur et les articles fantaisie pour les États-Unis sont toujours appréciés ; on veut voir là une amélioration du goût américain. Pour ces articles en couleur, comme pour les articles spéciaux blancs, cravates, écharpes, etc., on utilise également les fils mercerisés ; aussi, la marchandise doit-elle être traitée avec un soin particulier au moment de l'apprêtage.

Les couvertures brodées sont assez délaissées et ne jouent plus un rôle de première importance. Mais, d'autre part, on a beaucoup demandé les cravates brodées et, au début, les bonnes qualités. Malheureusement, certaines maisons semblent se donner pour mission de remplacer immédiatement les articles nouveaux et de bonne qualité par des produits similaires absolument inférieurs, procédé qui a pour conséquence de raccourcir la durée de la mode. Le client de beaucoup le plus important pour les cravates brodées a été l'Angleterre, c'est néanmoins à cet article que l'exportation en Allemagne des articles fantaisie au crochet doit d'avoir dépassé pour la première fois la somme de cent mille francs ; c'est aussi grâce à lui que la valeur moyenne de la seconde rubrique de la broderie au crochet a augmenté de 7 0/0.

La fabrication des colonnes indiennes à bon marché a été favorisée dans les premiers mois de l'année par le bas prix des

mousselines et le taux minime des salaires ; le travail a été mieux rétribué dans le cours du second semestre.

Les chiffres de l'exportation de la broderie au crochet démontrent que l'amélioration de la situation dépendait uniquement de la reprise de la demande américaine, qui avait diminué d'une façon inquiétante en 1901. Dans son ensemble, l'exportation n'a guère dépassé, en 1902, ni en poids, ni en valeur, celle de l'année précédente.

Le trafic de perfectionnement des articles de la broderie au crochet s'est élevé à 7,616 quintaux contre 6,713 quintaux en 1901, soit une augmentation de 900 quintaux. 5,875 quintaux étaient à destination du Voralberg (5,170 en 1901), 1,740 de l'Allemagne (1,542 en 1901). Le tulle figure pour les 2/3 (2,574 quintaux sur 5,042) dans l'exportation des produits de cette catégorie ; il ne figurait, en 1901, que pour les 3/5 (2,730 quintaux sur 3,982), ce qui démontre clairement la faveur dont ont joui les rideaux de tulle. 124 quintaux de broderies ont été envoyés à l'étranger pour être façonnés.

Nous mentionnerons sans satisfaction les efforts faits en Saxe pour attirer dans des établissements fondés dans la partie allemande du lac de Constance nos ouvriers de la broderie au crochet.

	Rideaux.				Autres articles.			
	1901.		1902.		1901.		1902.	
	Quint.	Fr.	Quint.	Fr.	Quint.	Fr.	Quint.	Fr.
Allemagne	50	157.844	61	187.078	36	80.339	40	111.676
Grande-Bretagne	1.715	3.357.400	1.594	3.201.034	514	906.639	555	1.129.014
Indes anglaises	—	—	—	—	861	911.953	833	789.394
Possessions anglaises de l'Amérique du Nord	195	402.234	150	307.780	—	—	—	—
États-Unis	2.083	3.776.429	2.520	4.224.159	410	654.583	472	787.526
Autres	547	970.756	406	840.423	320	400.281	313	490.851
Totaux	4.590	8.664.303	4.731	8.760.474	2.141	2.953.795	2.213	3.308.461

La valeur moyenne des rideaux est estimée à 18 fr. 52 par kilog. (contre 18,88 en 1901), celle des autres articles à 14 fr. 85 par kilog. (contre 13 fr. 79 en 1901).

Broderie à la machine. — La broderie à la machine a eu cette rare bonne fortune, qu'une grande quantité des principaux articles fabriqués avec les métiers à bras aussi bien qu'avec les métiers à navette ont été très demandés pendant toute l'année.

L'activité des métiers à bras s'est répartie entre la fabrication de fines broderies de blanc (en particulier de mousselines), celle des petites cravates, encore vendues en grandes quantités, contre toute attente, celle des petits linges (tüchli) de qualité supérieure, celle des motiv-galons, genre passementerie en coton et en soie, noirs, blancs et de couleurs variées, celle de robes et d'autres articles fantaisie. Nombre de machines ont aussi été occupées à produire soit des articles tout à fait simples, comme les ronds brodés, soit au contraire les dentelles les plus fines.

Les métiers à navettes ont surtout été employés à la fabrication de dentelles rongées (aezspitzen), ou broderies à jour (Luftstickereien), sous forme d'articles de garniture de toutes sortes, mais aussi principalement sous forme de cravates cousues : on ne pouvait, pour ce dernier article, suffiire à la demande. Les guipures tuyautées se sont également bien vendues, de même que les blouses blanches et en couleur; pour ces dernières on a employé de préférence les broderies mercerisées, soit des tissus bruts mercerisés, blancs et en couleurs, soit des tissus zéphyr avec trame en couleur et fils blancs mercerisés.

Le métier à navettes a été adapté à des rapports plus grands et a subi plusieurs autres améliorations.

Des métiers à navettes et des métiers à bras ont été installés en grand nombre; pour les premiers, on a dû même aller chercher la main-d'œuvre à l'étranger, et les grandes maisons d'exportation ont occupé toutes les ouvrières disponibles. On a manqué de dessinateurs et d'agrandisseurs (Vergrösser).

Les salaires et les prix du point ont été de nouveau assez élevés pour que tous les employés fussent satisfaits. Il est à remarquer que la plupart des métiers à navettes récemment installés relèvent de l'industrie à domicile, ce qui pourra rendre pénible la situation des fabriques dans les périodes de crise. Mais la broderie à la machine a atteint une capacité et une variété de production telles, qu'il est bien permis, en dépit de toutes les difficultés présentes et futures, d'envisager l'avenir avec confiance. L'on doit, néanmoins, ne pas perdre de vue que le sort de cette industrie dépend et continuera à dépendre du degré d'habileté des ouvriers qu'elle emploie, et aussi ne pas oublier que pour toutes les industries liées au caprice de la mode, il y a de bonnes et mauvaises périodes. Il faut enfin tenir

compte de ce fait que les métiers à navettes, travaillant plus vite, s'usent aussi plus rapidement, circonstance qui entraîne la nécessité d'un amortissement plus fort.

Les propriétaires de métiers à bras doivent se résigner à voir les métiers à navettes empiéter de plus en plus sur leur terrain, il leur sera par suite de plus en plus difficile d'avoir de l'occupation durant toute l'année.

On constate avec satisfaction que le dépôt des modèles, devenu de pratique courante, a pour résultat de faire considérer l'imitation comme un véritable vol, contrairement à ce qui se passait précédemment; l'on respecte maintenant la propriété d'autrui en ces matières.

L'on doit considérer, au contraire, comme une innovation tout à fait fâcheuse dans le commerce des broderies, les délais de livraison ridiculement courts, grâce auxquels l'acheteur met à la charge du fabricant et du vendeur les risques provenant d'une diminution de la demande où d'un changement subit de la mode.

Un coup d'œil jeté sur le tableau de l'exportation des broderies à la machine suffit pour qu'on se rende compte de la situation prospère de cette industrie en 1902.

L'augmentation de la valeur de l'exportation, qui a été de 6 millions, est uniquement due aux États-Unis dont les achats, dépassant de 9 millions ceux de l'année précédente, compensent la diminution de trois millions que l'on relève dans le chiffre de l'exportation à destination des autres pays. Notons en outre que cette augmentation de l'exportation américaine correspond à une proportion de 25 0/0 en valeur et seulement de 8 0/0 en poids, ce qui dénote une élévation de la valeur moyenne des produits exportés. Cette dernière observation s'applique d'ailleurs à l'exportation dans son ensemble, puisque sa valeur a augmenté de 6 millions de francs tandis que le poids total a été en diminution de 900 quintaux.

Le rapport entre la valeur et le poids est de même nature, mais l'écart est moins sensible en ce qui concerne les articles fantaisie et les broderies de soie; pour ces articles, l'augmentation ne doit pas être attribuée uniquement aux Etats-Unis; elle s'est répartie uniformément sur les divers pays.

Les broderies de tulle ont joué un rôle tout à fait effacé; il y a lieu d'espérer qu'elles seront plus favorisées en 1903.

L'exportation des broderies de laine a été insignifiante. Il n'est pas possible de déterminer la part revenant à la broderie à la machine dans l'exportation, évaluée à 1 million de francs, des broderies et des dentelles de lin.

L'exportation totale de la broderie à la machine en 1902 a de beaucoup dépassé la valeur de 100 millions de francs; on peut l'estimer à 110 millions au minimum.

Nous nous référons, pour le détail, au tableau suivant où sont

consignés les chiffres de l'exportation des articles de la broderie à la machine dans les divers pays, et la valeur moyenne par kilogramme:

Coton.

Articles de garniture.

	1901.			1901.		
	Quintaux.	Francs.	Valeur moyenne par kilogramme.	Quintaux.	Francs.	Valeur moyenne par kilogramme.
Allemagne	769	3.313.650	43.09	762	3.496.935	45.88
Autriche	177	896.187	50.63	153	887.259	57.99
France	321	2.261.881	70.46	324	2.413.442	74.49
Italie	276	1.333.621	48.32	269	1.187.925	44.16
Belgique	548	1.036.055	18.91	445	916.341	20.59
Hollande	276	682.972	24.75	295	721.707	24.46
Grande-Bretagne	8.207	16.242.266	19.79	6.968	14.873.912	21.35
Russie	81	538.735	66.51	95	683.502	71.95
Scandinavie	47	202.840	43.16	29	137.364	47.37
Espagne	1.031	3.038.509	29.47	883	2.791.662	31.62
Portugal	144	442.156	30.70	127	377.287	29.71
Pays du Danube	188	515.496	27.42	163	453.574	27.82
Turquie d'Europe	159	308.319	19.39	105	192.779	18.36
— d'Asie	128	195.170	15.24	60	103.936	17.32
Egypte	59	127.515	21.61	54	135.593	25.11
Indes anglaises	198	371.507	18.76	129	227.470	17.63
Asie orientale	313	767.175	24.50	230	526.261	22.88
Possessions anglaises de l'Amérique du Nord	818	1.405.251	17.18	781	1.756.341	22.41
États-Unis	19.826	29.688.579	14.97	21.535	38.643.276	17.94
Centre-Amérique	679	1.674.695	24.66	563	1.574.068	27.96
Chili-Pérou	267	726.120	27.20	114	311.091	27.29
Brésil	115	408.351	35.51	122	459.916	37.70
République Argentine	341	957.338	28.07	189	612.311	32.40
Autres États de l'Amérique du Sud	168	379.174	22.57	62	162.675	26.24
Australie	277	522.020	18.85	274	542.402	19.80
Autres	389	963.209	24.76	221	577.388	26.13
	35.802	68.998.791	19.27	34.952	74.766.417	21.39

Broderies de tulle.

	1901.			1902.		
	Quintaux.	Francs.	Valeur moyenne par kilogramme.	Quintaux.	Francs.	Valeur moyenne par kilogramme.
France	9	202.662	225.18	9	149.712	166.34
Grande-Bretagne	33	280.052	84.87	30	253.410	77.77
Autres	19	85.108	44.79	99	149.391	15.09
	61	567.822	93.08	138	552.513	40.04

Autres articles.

	1901.			1902.		
	Quintaux.	Francs.	Valeur moyenne par kilogramme.	Quintaux.	Francs.	Valeur moyenne par kilogramme.
Allemagne	224	1.598.444	71.36	306	2.452.085	80.13
Autriche	63	585.478	92.93	98	903.824	92.23
France	176	3.019.003	173.81	287	4.687.133	163.31
Italie	17	131.391	77.29	22	217.922	99.06
Grande-Bretagne	1.148	5.036.321	43.87	1.321	6.731.780	50.96
Russie	13	216.048	166.18	29	455.859	157.19
Indes anglaises	74	107.550	14.54	76	107.545	14.15
Possessions anglaises de l'Amérique du Nord	82	292.680	35.69	103	353.061	34.27
États-Unis	1.559	4.882.254	31.32	2.138	6.673.926	31.21
République Argentine	12	124.066	103.39	18	197.073	109.48
Australie	15	46.279	30.85	43	128.082	29.79
Autres	170	571.394	33.61	132	616.559	46.71
	3.553	16.651.010	46.86	4.573	23.524.849	51.44

Soie.

	1901.			1902.		
	Quintaux.	Francs.	Valeur moyenne par kilogramme.	Quintaux.	Francs.	Valeur moyenne par kilogramme.
Allemagne	73	1.597.759	219.83	93	2.016.899	216.86
Autriche	23	467.553	203.28	30	608.520	202.84
France	57	1.373.066	240.88	70	1.623.779	231.97
Italie	4	106.906	267.46	9	196.494	218.32

	1901.			1902.		
	Quintaux.	Francs.	Valeur moyenne en kilog.	Quintaux.	Francs.	Valeur moyenne en kilog.
Grande-Bretagne.	292	3.110.163	106.51	260	2.823.855	108.61
Russie	6	193.203	322 »	9	274.590	305.10
Possessions anglaises de l'Amérique du Nord .	3	51.914	173.05	4	111.272	278.18
États-Unis . . .	79	1.322.749	167.43	94	1.428.617	151.98
Autres	21	399.250	190.12	27	475 887	176.25
	558	8.622.563	154.53	596	9.559.913	160.40

Exportation aux États-Unis d'après les rapports mensuels du Consulat général de ce pays.

	Broderies.	Tissus de coton.	Gaze de soie à bluter et rubans.	Divers.	Total.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Ier trimestre.	11.895.002	1.123.606	117.385	177.531	13.313.524
IIe —	7.791.174	362.280	96.395	319.859	8.569.708
IIIe —	12.907.175	356.975	114.608	223.587	13.602.345
IVe —	16.640.169	1.760.370	132.149	235.427	18.768.115
1902.	49.233.520	3.603.231	460.537	956.404	54.253.692
1901.	38.372.662	3.107.840	366.425	529.637	42.376.564

En vue du perfectionnement par la broderie à la machine, 9,049 quintaux de fils et de tissus ont été envoyés à l'étranger (contre 8,423 quintaux en 1901), à savoir : 9,039 dans le Voralberg (8,409 en 1901) et 9 quint. 85 en Allemagne (14 en 1901). Cette exportation s'est répartie entre les mousselines (1,854 quintaux contre 1,005 en 1901), les tissus épais blancs (6,984 quintaux contre 7,321 en 1901) et les tissus épais en couleur (210 quintaux contre 97 en 1901).

Il est entré en 1902, sous acquit à caution, 1,225 quintaux de tissus de coton, 473 de tissus de lin, 186 de tissus de laine, et 102 de tissus de soie, au compte du trafic de perfectionnement ordinaire, qui a plus que doublé cette année, tandis que le trafic de transit n'a porté que sur 59 quintaux.

Le tableau suivant donne le mouvement des salaires pour les articles à bas prix au cours des divers mois de l'année ; les salaires des brodeurs de spécialités, de plus en plus nombreux, ne sont pas entrés en ligne de compte : la moyenne en est plus élevée. Les différences dans les salaires augmentent d'ailleurs à

mesure que la production devient plus variée. Nous rappelerons à ce sujet, que les calculs sont établis, pour une journée de onze heures, sur 2,500 points pour les métiers à navette ; le brodeur à domicile dépense environ 50 0/0 de son salaire pour le paiement du dévideur, l'achat de fil, etc.

	4/4 Rapport.			3/4 Rapport.			6/4 Rapport.		
	Bon	moyen		Bon	moyen		Bon	moyen	
Janvier. . .	30	30	30	36	36	36	32	32	33
Février . . .	26	26	26	36	36	36	30	30	30
Mars	26	26	26	36	36	36	30	30	30
Avril	28	29	29	36	37	38	30	30	30
Mai.	30	30	33	37	38	38	30	30	30
Juin	30	32	35	37	38	38	30	30	30
Juillet . . .	30	34	38	37	38	38	30	30	30
Août	32	32	38	37	38	38	30	30	30
Septembre .	32	32	35	36	37	38	30	30	30
Octobre. . .	32	32	35	36	36	36	30	30	30
Novembre. .	30	32	33	36	36	36	30	30	30
Décembre. .	30	30	33	36	36	36	30	30	30

Métiers à navettes.

	4/4 Rapport 6 3/4 yards.	6/4
Janvier	38	30
Février	36	30
Mars.	34	30
Avril	34	30
Mai	32	30
Juin.	34	30
Juillet.	34	30
Août.	34	30
Septembre	36	30
Octobre	38	30
Novembre	38/40	30
Décembre	38/40	30

Broderie fine à la main. — Cette industrie a reçu de très nombreuses commandes et a pu ainsi occuper, avec des salaires rémunérateurs, un nombre double d'ouvrières. La faiblesse du bénéfice que retirent les jeunes filles et les femmes de leur travail dans la broderie à la machine n'a pas naturellement pour effet de contribuer au recrutement d'ouvrières pour les travaux fins à l'aiguille, mais, au contraire, d'en enlever un certain nombre à cette dernière occupation pour les attirer vers les métiers. Les brodeuses à la main pour les articles dits « de trousseau », autrefois si nombreuses dans le Werdenberg et dans les communes limitrophes de l'Oberland, ont complètement disparu depuis l'installation de la broderie à la machine dans cette région, et ne pourront être remplacées. L'Amérique

du Nord devient un client plus important pour la broderie fine à la main.

Teinturerie en rouge d'Andrinople. — La teinturerie en rouge d'Andrinople et en d'autres couleurs a pu s'approvisionner durant toute l'année, et à des conditions favorables, des tissus nécessaires. Les résultats de l'activité de cette industrie ont été satisfaisants, bien que l'exportation aux Indes n'ait pas encore de nouveau atteint le chiffre normal, et qu'il se soit même produit en 1902 une diminution de cette exportation relativement aux années précédentes. L'emploi de la paranitroniline, remplaçant l'alizarine que nous avons mentionné dans notre précédent rapport, est encouragé par la hausse du prix de l'alizarine qui s'est élevé de 1 mark à 1 mk 35 et 1 mk 45. Le nouveau procédé est en général utilisé pour les tissus unis ; le rouge produit à peu près le même effet que le rouge d'alizarine, il est seulement un peu moins solide. La broderie à la machine a travaillé sur de grandes quantités de tissus teints.

Teinturerie de fils. — La teinturerie de fils se ressent d'une façon sensible de la crise du tissage en couleurs et, plus encore, des effets de la concurrence du canton d'Argovie qui travaille à des prix extraordinairement bas, payant couramment des salaires qui depuis longtemps, sont considérés comme inacceptables dans la branche de la broderie.

Le nouveau procédé de mercerisation, dont nous avons déjà parlé dans plusieurs de nos précédents rapports, a une grande importance pour la teinturerie. Ce procédé a rencontré un très bon accueil et est employé principalement sous les formes suivantes :

Mercerisation de fils simples apprêtés, bon teint, pour trame de tissus au plumetis ;

Mercerisation de fils doubles retordus, écrus, blancs et en couleurs, pour le tissage, le tissage en couleurs, le tissage au plumetis, pour les tissus mi-soie, pour les broderies au métier à navettes ;

Mercerisation de tissus (à la pièce), écrus, blanchis ou teints, pour l'exportation directe ou destinés à servir de fonds de broderie.

Apprêtage. — L' « Association des apprêteurs de la Suisse orientale », qui comprend les blanchisseurs, les apprêteurs et les grilleurs, a réduit de 11 à 10 le nombre d'heures de travail des ouvriers travaillant dans les établissements de ses membres; en outre, cette association annonce qu'elle a, par son intervention, mis un terme aux tentatives faites par plusieurs grandes maisons qui exportaient leurs marchandises à l'état brut aux États-Unis pour qu'elles fussent apprêtées sur place. Si son affirmation est exacte, elle aura rendu un service signalé non seulement à l'apprêtage, mais encore à notre industrie tout entière.

Nous envisageons moins favorablement les efforts faits par

cette société en vue de la suppression, au moyen de mesures rigoureuses, de cette véritable soupape de sûreté que constitue l'utilisation du trafic de perfectionnement avec l'Allemagne pour l'apprêtage de produits suisses. Ce trafic a augmenté cette année, par suite de la bonne marche des affaires, de 300 quintaux, passant de 400 à 700 quintaux. D'autre part, 70 quintaux de broderies allemandes, principalement de fines dentelles de choix, ont été introduits en Suisse pour être apprêtés, ce qui témoigne du bon fonctionnement de notre apprêtage.

Il serait bien désirable que notre blanchiment se décide à adopter le procédé électrolytique, qui n'est employé jusqu'à présent que par un seul établissement, en remplacement du blanchiment par le chlore, ce nouveau procédé fait disparaître le risque du « jaunissement de la marchandise »; son utilisation aurait pour résultat une baisse considérable du prix du sel industriel.

Industrie de la soie. Tissage de la soie. — Pendant le premier semestre, le tissage de la soie s'est maintenu dans des conditions normales. Tant que les prix de la matière première ne se sont élevés que dans une proportion modérée, les principaux articles se sont assez bien vendus ; mais dès que la hausse s'est accentuée, elle a influé très défavorablement sur la demande, surtout sur la demande d'articles de qualité supérieure ou d'articles de tissage à la main. L'industrie à domicile se plaint chaque année davantage des empiétements du tissage mécanique. Et l'on appréhende, non sans raison, les difficultés qui résulteront, pour l'exportation des tissus de soie, des nouveaux traités de commerce, et qui entraîneront immanquablement et à bref délai une émigration importante de l'industrie suisse du tissage de la soie.

Tissage de la gaze à bluter. — L'exportation de gaze à bluter n'a pas sensiblement varié : 313 quintaux d'une valeur déclarée de 4,305,562 fr. et 307 quintaux d'une valeur déclarée de 4,347,497 fr. en 1901. Au moins un tiers de cette somme reste dans le pays sous forme de salaires payés. A partir du 1er janvier 1903, les salaires ont été uniformément élevés de 5 à 10 0/0. Un tisserand appliqué peut ainsi, sans surmenage, gagner de 4 à 7 fr. par jour. Ce sont là des salaires élevés, comparativement à ceux payés dans divers pays concurrents, en particulier en France. Mais les représentants de cette industrie partent de principe que la qualité irréprochable du travail est la condition la plus importante dans la fabrication de l'article cher qu'est la gaze à bluter pour la minoterie ; aussi nos produits conservent-ils leur bon renom, et les fabricants mêmes n'ont pas lieu de se plaindre.

Ateliers mécaniques. (Mekanische Verkstätten.) — Les commandes se sont réparties très inégalement entre les diverses industries, variant suivant la branche et suivant les spécialités de fabrication.

Dans l'industrie textile, les machines à broder ont seules eu à exécuter de grosses commandes ; encore, les prix ont-ils été, en ce qui concerne les métiers à bras, tellement rabaissés par suite de la concurrence, que le fabricant a dû se contenter d'un maigre bénéfice.

Dans la minoterie, également en raison de la forte concurrence, les prix ont été bas et peu rémunérateurs : le travail a été néanmoins suffisant toute l'année, ainsi que dans les briquetteries, industrie annexe entreprise par quelques minotiers.

Si, dans quelques circonstances, les industriels ont demandé la permission de faire travailler en dehors des heures réglementaires, c'est en raison des courts délais de livraison : il serait peu exact de tirer de ce fait une conclusion favorable.

Il y a lieu de signaler, en terminant, la décision prise par la plus importante fabrique de machines du canton de St-Gall, qui chôme le samedi à partir de midi et a disposé la durée du travail de façon à demander soixante heures par semaine en été, 59 heures et demie en hiver. Les résultats de cette expérience ne paraissent pas mauvais. »

Tel est, aussi exactement que possible, le résumé du rapport de la Chambre de Commerce de Saint-Gall.

JACQUEMIN,
Consul général de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 26 NOVEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 283

ROUMANIE

ommerce extérieur de la Roumanie en 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Pri
263.	—	**Allemagne** : Situation économique de l'Allemagne en 1902. — Commerce et industrie du Wurtemberg.	» 2
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902.. . . .	» 3
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901..	» 1
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902	» 2
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902..	» 2
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 1
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902.	» 2
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902. . .	» 2
271.	—	**Angleterre** Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902	» 2
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France.	» 2
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 2
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902 . .	» 2
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription	» 2
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville	» 2
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.	» 1
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902..	» 3
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation..	» 4
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 2
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902..	» 2
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902..	» 2

ROUMANIE

Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.

Bucarest, le 30 septembre 1903... Le ministère royal des finances vient de faire paraître la statistique générale du commerce extérieur de la Roumanie pendant l'année 1902.

Cette intéressante publication est précédée d'une introduction indiquant les améliorations apportées dans la rédaction de ce rapport annuel. La plus importante est relative à l'estimation des valeurs des marchandises. On a souvent constaté dans les statistiques commerciales qu'une des principales causes d'erreurs provenait de l'évaluation plus ou moins factice des prix des marchandises. En Angleterre, jusqu'en 1854, les valeurs officielles eurent pour base des prix qui remontaient à deux siècles. A partir de cette année jusqu'en 1870 le « Board of Trade» rectifia plusieurs chiffres et depuis cette dernière date, les valeurs sont établies par les commerçants eux-mêmes qui n'ayant pas à payer de droits de douane sauf pour un très petit nombre d'articles n'ont aucun iutérêt à majorer leurs prix. En France, les valeurs des douanes restèrent invariables pendant le longues années et actuellement elles sont déterminées par me commission spéciale. Il en est de même en Allemagne et lans les principaux pays.

En 1901 déjà, le ministère des finances avait soumis à une evision attentive les prix des marchandises importées et xportées. Malgré ses efforts, il avait toutefois laissé subsister ertaines erreurs qu'il a reconnues depuis. Aussi et dans le but e se rapprocher le plus possible de la vérité, le ministère oumain a nommé une commission qui doit se réunir tous les eux ans pour fixer les nouvelles valeurs. Composée du directeur des douanes, du directeur de la statistique générale du inistère des Finances et de douze commerçants, cette commission a établi de nouveaux prix pour 95 0/0 de la valeur des archandises exportées et pour 90 0/0 de la valeur des marlandises importées. Elle s'est appliquée à reviser les prix en nant un plus grand compte des subdivisions d'un article dans quel il y a souvent des valeurs qui présentent entre elles des arts de 100 0/0. C'est ainsi que dans les précédentes statisques, on évaluait uniformément à dix francs les moutons, èvres, boucs, agneaux et chevaux.

Les différences entre les nouveaux prix et les anciens sont par suite très sensibles. On peut en juger par les quelques exemples suivants : la valeur des tissus et des étoffes tricotées de laine a été réduite de 2,500 fr. les cent kilog. à 1,500 fr. Le prix des machines de tout genre fixé antérieurement à 150 fr. les cent kilog. a été ramené à 87 fr. pour l'importation et 113 francs pour l'exportation. Pour les gros ouvrages de fer, le prix de 50 fr. a été réduit à 33 fr. les cent kilog, etc.

La nouvelle commission a également établi pour plusieurs articles des prix différents à l'entrée et à la sortie. Elle justifie cette manière de procéder en faisant remarquer qu'autrefois la valeur des marchandises par article était fixée d'après le total général. On ne se préoccupait pas assez des subdivisions de chaque genre de marchandises importées. Cette année, au contraire, on a déterminé à part le prix de chaque subdivision puis on a calculé pour chacune de ces subdivisions les quantités importéees, on a additionné entre elles ces subdivisions : ce qui a donné la valeur totale des marchandises d'un article. Enfin on a formé le prix moyen des marchandises par article en divisant le total des valeurs provenant de l'addition des subdivisions entre elles par le total des quantités contenues dans ces mêmes subdivisions. Il résulte de cette nouvelle évaluation que les valeurs des marchandises admises par la commission de 190 sont moins élevées qu'en 1901. Dans l'étude comparative des statistiques anciennes et nouvelles on ne devra pas perdre de vue la base d'estimation récemment adoptée. Aussi et pour diminuer autant que possible les chances d'erreurs, le mieux sera de comparer entre elles non pas les valeurs des marchandises mais les quantités importées ou exportées. Sans cette précaution les résultats se trouveraient faussés et tel pays qui a vendu ou a acheté la même quantité de marchandises en 190 qu'en 1901 verrait son importation ou son exportation diminuée de valeur par le seul fait que le prix des marchandises a été réduit de beaucoup.

L'Allemagne peut servir d'exemple à cet égard : elle a acheté à la Roumanie la même quantité de marchandises en 1902 qu'en 1901, soit 136,000 tonnes, tandis que la valeur de ces achats tombe d'une année à l'autre de 39,467,609 fr. à 19,751,740 fr. pour la seule raison que le prix de la benzine évalué jusqu'alors à 160 fr. les cent kilog. a été ramené à 7 fr. par la commission.

Quantités d'or et d'argent exportées et importées.

Les statistiques roumaines n'avaient jamais tenu compte jusqu'en 1902, des quantités d'or et d'argent importées et exportées. Cette lacune vient d'être comblée et le ministère des finances publie pour la première fois le mouvement général des monnaies d'or et d'argent.

Du 1er janvier au 31 décembre 1902, il est entré dans l

royaume 56,719,943 fr. 58 d'or monnayé et il n'en est sorti que pour 11,820,864 fr.; il est donc resté en Roumanie un stock d'or de 44,899,079 fr. 58.

La valeur des monnaies d'argent entrées dans le pays a été de 111,652 fr. 21 et celle des monnaies d'argent exportées a été de 29,461 fr. 79 ; il est donc resté en Roumanie un stock de monnaies d'argent de 82,190 fr. 42.

Le rapport du ministère des finances explique la raison pour laquelle il n'a pas fait figurer au total de l'importation et de l'exportation les quantités de monnaies d'or et d'argent entrées et sorties. C'est dit-il, parce que l'excédent des monnaies importées aurait accru le chiffre total des importations et influé par cela même sur le passif de la balance commerciale. En réalité ces importations de monnaies d'or représentent une valeur effective en faveur de la Roumanie puisqu'elles proviennent de l'excédent des exportations sur les importations.

Dans le tableau suivant, on a indiqué les quantités de monnaies d'or sorties de Roumanie à destination des principaux pays qui sont en relation avec elle et les quantités de monnaies d'or, en provenance de ces mêmes pays, qui sont entrées dans le royaume :

Pays.	Monnaies d'or. Sorties.	Entrées.		Différence en faveur de l'entrée.
	En francs.			En francs.
Allemagne. . . .	4.644.523 19	40.244.569 92	+	35.600.046 73
Autriche-Hongrie.	5.778.373 58	10.500.566 96	+	4.722.193 38
France.	143.625 45	4.694.266 98	+	4.552.611 53
Turquie	171.798 80	748.914 85	+	577.106 05
Russie.	68.664 49	90.670 33	+	21.995 84
Suisse	38.937 45	140.000 »	+	101.062 55
Bulgarie.	830.107 90	251.524 54	—	578.583 36
Serbie	51.078 40	46.440 »	—	4.648 40
Angleterre. . . .	34.902 64	»	—	34.902 64
Grèce	34.034 10	»	—	34.034 10
Montenegro . . .	2.916 »	»	—	2.916 »
Danemark	4.942 40	»	—	4.942 40
talie	10.427 90	»	—	10.427 90
Iollande.	5.964 70	»	—	5.964 70
Belgique.	2.557 »	3.000 »	+	443 »
Totaux . .	11.820.864 »	56.719.943 58	+	44.899.079 58

Il résulte de ce tableau que la France a envoyé en Roumanie pour 4,694,266 fr. 98 de monnaies d'or venant immédiatement après l'Autriche-Hongrie qui occupe la deuxième place avec 10,500,566 fr. 96 et l'Allemagne qui figure au premier rang avec 40,244,569 fr. 92. C'est pendant les mois d'été, après la récolte, que la plus grande quantité de monnaies d'or est entrée dans le royaume.

Balance du commerce général.

La balance du commerce général de la Roumanie pendant les deux derniers exercices s'établit comme suit :

EXPORTATION.

1901.		1902.		Différence en 1902.	
Tonnes.	Francs.	Tonnes.	Francs.	Tonnes.	Francs.
2.984.859	353.830.877	3.318.260	374.819.219	+333.401	+20.988.342

IMPORTATION.

484.368	292.435.760	462.333	283.344.549	— 77.965	— 9.091.211

TOTAL GÉNÉRAL.

3.469.227	646.266.637	3.780.593	658.354.498	+311.366	+12.087.861

Il résulte de la lecture de ces chiffres que l'ensemble des échanges extérieurs s'est élevé en 1902 à 3,780,593 tonnes de marchandises représentant une valeur totale de 658,354,498 fr. Il y a donc une plus-value de 311,366 tonnes de marchandises évaluées à 12,087,861 fr. Mais tandis que les exportations gagnaient 333,401 tonnes, comparées à celles de 1901 ou 20,988,342 fr., les importations perdaient 77,965 tonnes ou 9,091,211 fr. L'actif du bilan commercial de la Roumanie a donc été en 1902 de 91,474,670 fr. signe manifeste d'une situation financière plus prospère. En effet, l'étranger est devenu, commercialement parlant, le débiteur de la Roumanie au lieu d'être son créancier. Depuis trois ans, la Roumanie vend à l'étranger plus qu'elle ne lui achète; mais ses exportations n'avaient encore jamais atteint un chiffre aussi considérable.

	Exportations.	Importations.
1900.	280.000.431 francs.	216.985.878 francs.
1901.	353.830.877 —	292.435.760 —
1902.	374.819.219 —	283.344.549 —

On peut admettre que la Roumanie est devenue plus économe et qu'elle n'achète plus à l'étranger des articles qui ne sont pas de première nécessité; mais il faut reconnaître aussi que l'industrie nationale qui n'existait pour ainsi dire pas il y a dix ans se développe d'année en année. Le capital engagé dans l'industrie roumaine peut être évalué pour 1902 à 200 millions de francs. Les principaux établissements sont des sucreries, des usines métallurgiques, des fabriques de papier et de carton, des

verreries, brasseries, distilleries, meuneries, raffineries de pétrole, etc.

Les taxes perçues par les douanes roumaines se sont élevées à 26,651,000 fr., en hausse de 3,690,633 fr. sur celles de 1901.

EXPORTATION.

En 1902, la Roumanie a vendu à l'étranger pour 374,819,219 francs de marchandises diverses formant un poids total de 3,318,260 tonnes et présentant une plus-value de 333,401 tonnes et de 20.988,342 francs.

Cette valeur de 375 millions de francs aurait certainement dépassé 400 millions de francs si les prix des marchandises exportées n'avaient pas subi les fortes réductions dont il a été parlé plus haut.

Comme les années précédentes, le Ministère royal des Finances répartit ces marchandises en 25 catégories générales. Dans le tableau suivant sont consignés les résultats des trois dernières années par catégorie de marchandises :

Catégories de marchandises.	1900.		1901.		1902.	
—	Tonnes.	Francs.	Tonnes.	Francs.	Tonnes.	Francs.
Animaux vivants	3.582	2.503.460	5.097	3.682.137	4.367	3.530.049
Produits alimentaires d'animaux	7.741	7.202.960	11.628	11.971.668	16.959	14.143.091
Farineux et leurs dérivés	1.490.623	172.726.869	2.453.877	245.799.768	2.713.453	292.806.040
Fruits (autres que ceux du Midi), légumes, etc	181.785	47.059.215	103.017	26.608.424	124.850	27.912.335
Denrées coloniales et fruits du Midi	157	86.717	7.176	3.001.594	227	225.019
Boissons	3.130	1.269.655	1.264	500.436	108	76.807
Conserves alimentaires. Confiserie	39	33.031	54	34.482	27	38.747
Sucs végétaux, espèces médicinales et médicaments	7	17.533	5	14.183	15	4.246
Parfumerie	»	974	»	630	»	896
Matières et produits chimiques	5.849	9.542.048	10.622	24.801.472	7.136	689.163
Matières tinctoriales, tanins, couleurs et laques	333	165.451	240	121.908	260	71.059
Huiles, graisses, cires et leurs dérivés	4	6.326	24	22.491	8	7.489
Déchets et produits divers d'animaux	735	1.551.650	581	1.172.987	601	1.421.495
Peaux, cuirs, chaussures, fourrures, etc	1.806	2.962.227	863	1.405.264	567	1.327.183
Caoutchouc, gutta-percha et objets fabriqués	92	388.880	44	168.325	44	281.659
Matières textiles et leurs dérivés	1.541	2.881.325	1.307	2.365.930	1.575	2.548.782
Papier, carton et leurs produits fabriqués	32	247.973	75	203.889	54	259.525
Bois et dérivés	189.550	12.321.859	269.328	17.950.376	320.615	19.574.408
Combustibles minéraux, bitumes et dérivés	78.670	10.448.180	44.170	5.996.963	69.431	3.289.167
Vitrifications, céramique, matières minérales	10.618	592.655	11.836	676.037	10.080	705.786
Métaux et fabrications métalliques	24.473	5.333.281	9.462	3.361.796	8.083	2.708.279
Carrosserie	112	211.101	42	68.995	229	162.708
Embarcations	1	1.050	3	2.100	1	1.050
Objets d'art et de curiosité	1	2.665	2	11.310	13	85.367
Matières et produits non dénommés	46.342	2.443.305	49.142	3.288.315	39.557	2.938.869
Totaux	2.047.223	280.000.731	2.984.859	353.830.877	3.318.260	374.819.219

Il ressort de ce tableau que la Roumanie a exporté pour 292,806,040 fr. de céréales de toutes sortes, soit 78,12 0/0 de l'ensemble de ses ventes; leur poids total a été de 2,713,453 tonnes, soit 81,78 0/0 : c'est une augmentation de 47,006,272 francs sur les exportations de 1901 qui ne représentaient que 69,47 0/0 de la valeur globale des marchandises à destination de l'étranger.

Pendant les deux derniers exercices, l'exportation des céréales, farineux et leurs dérivés, s'est effectuée dans les proportions suivantes :

	1902.		1901.		1902.-1901.
	Tonnes.	Francs.	Tonnes.	Francs.	Différence en francs.
Maïs . . .	1.092.580	103.795.176	1.161.444	92.915.533	+10.879.643
Blé	918.541	116.654.781	568.522	79.593.175	+37.061.606
Seigle . . .	112.859	11.285.980	157.916	15.791.650	— 4.505.670
Orge . . .	333.547	32.020.542	284.198	22.735.898	+ 9.284.644
Avoine . .	154.966	16.271.463	127.593	10.207.505	+ 6.063.958
Millet . . .	21.824	1.964.179	46.518	4.651.889	— 2.687.710
Farine de blé . . .	19.070	3.814.078	24.001	7.200.935	— 3.386.857
Son de toute sorte . .	22.493	1.462.107	28.050	1.683.002	— 220.895
Haricots . .	33.062	4.959.353	52.667	7.900.071	— 2.940.718

Les autres produits du sol, tels que fruits (autres que ceux du Midi) et légumes (autres que les farineux), occupent la seconde place dans l'ensemble total des exportations, mais ils ne figurent que pour 7.45 0/0. La Roumanie a vendu 124,850 tonnes de ces divers produits végétaux pour la somme de 27,912,335 fr., soit une plus-value de 21,833 tonnes ou 1 million 303,911 fr. Dans ces chiffres, les noix ont figuré pour 5,867 tonnes d'une valeur de 1,481,478 fr.

Les bois progressent de 269,328 tonnes ou 17,950,376 fr. à 320,615 tonnes ou 19,574,408 fr. participant au total des valeurs des exportations dans la proportion de 5.22 0/0. L'exportation des douves en chêne s'est élevée de 15,665 tonnes à 31,696 tonnes; celle des planches, parquets, etc., de 89,648 tonnes à 125,527 tonnes.

L'exportation des animaux vivants a baissé en 1902, à cause les mesures vétérinaires prises par les Etats voisins : elle est ombée de 5,077 tonnes à 4,367 tonnes. Par contre, l'exporta- ion des produits alimentaires d'animaux a été en hausse, pas- ant de 11,628 tonnes à 16,959 tonnes avec une plus-value de ,172,023 fr. Les œufs voient doubler leur exportation avec ,240 tonnes contre 4,831 tonnes; les poissons frais sont en rogrès de 948 tonnes avec une exportation totale de 5,268 onnes, contre 4,320 tonnes en 1901.

L'exportation du pétrole brut a passé de 25,766 tonnes à 28,964 tonnes et celle du pétrole raffiné de 16,819 tonnes à 39,816 tonnes. Les principaux acheteurs du pétrole roumain ont été en 1902 :

	Tonnes.	Francs.
L'Autriche-Hongrie : pétrole brut	19.638	589.140
— — raffiné	104	6.240
L'Angleterre : pétrole brut	7.528	225.840
— — raffiné	13.826	829.560
L'Allemagne : pétrole brut	37	1.110
— — raffiné	17.840	1.070.400
La Bulgarie : pétrole brut	1.345	40.350
— — raffiné	2.185	131.100
La Turquie : pétrole brut	357	10.710
— — raffiné	189	11.340
La France : pétrole raffiné	1.475	88.530

L'exportation des matières et produits chimiques a subi, en 1902, une diminution de 8,486 tonnes sur celle de 1901, qui avait été de 15,622 tonnes, tandis qu'elle n'a été que de 7,136 tonnes. Dans cette catégorie figure la benzine, dont l'étranger a acheté 6,911 tonnes sur lesquelles l'Allemagne en a importé 5,744 tonnes. On a fait observer plus haut que la commission de revision des valeurs des marchandises avait réduit le prix de ce produit dans de très fortes proportions. Estimé précédemment à 160 fr. les 100 kilog., il a été ramené à 7 fr., en sorte que la valeur de cet article a baissé de 24,801,472 fr. à 689,163 francs.

La part contributive des principaux pays au commerce général des exportations se trouve consignée dans le tableau comparatif suivant :

	1901.		1902		
	Francs.	0/0 du total.	Francs.	0/0 du total.	Différence en 1902.
Belgique	174.539.239	49.52	204.324.139	54.51	+29.784.90[illegible]
Autriche-Hongrie	49.135.251	13.89	44.122.840	11.78	— 5.012.41[illegible]
Angleterre	24.438.560	6.91	41.380.561	11.04	+16.942.00[illegible]
Italie	18.624.654	5.09	20.166.559	5.38	+ 1.541.59[illegible]
Allemagne	39.467.602	11.15	19.751.740	5.27	—19.715.86[illegible]
Hollande	11.728.791	3.32	13.356.097	3.56	+ 1.627.30[illegible]
France	9.847.918	2.78	11.400.936	3.04	+ 1.553.01[illegible]
Turquie	11.526.220	3.26	7.387.617	1.97	— 4.138 60[illegible]
Russie	6.284.021	1 78	5.586.413	1.49	— 697.60[illegible]
Bulgarie	3.108.337	0 88	2.708.990	0.74	— 399.34[illegible]
Grèce	1.525.873	0.43	1.349.184	0.36	— 176.68[illegible]
Autres Etats	3.602.411	1.19	3.284.143	0.88	— 318.20[illegible]
Totaux	353.830.877	100 »	374.819.219	100 »	+20.988.34[illegible]

Ainsi que le montre ce tableau, la Belgique reste la meilleure cliente des céréales roumaines. Elle a acheté pour 204,324,139 francs de marchandises diverses, soit 54.51 0/0 de l'ensemble des exportations, accusant une plus-value de 29,784,900 fr. sur la campagne précédente.

L'exportation roumaine en Angleterre s'est accrue également d'une manière très sensible, passant de 24,438,560 fr. à 41 millions 380,561 fr. soit un gain de 16,942,001 fr.

L'Italie et la Hollan le ont également acheté à la Roumanie plus de marchandises en 1902 qu'en 1901.

Si les achats de l'Allemagne se maintiennent au chiffre de l'année précédente en ce qui concerne la quantité, soit 136,700 tonnes, ils diminuent, sous le rapport de la valeur des marchandises, de 19,715,862 fr. par suite de l'abaissement du prix de la benzine déjà signalé.

L'Autriche-Hongrie a importé de Roumanie pour 5 millions de francs de moins qu'en 1901, la Turquie pour 4 millions.

Tous les autres pays se sont approvisionnés sur le marché roumain, à peu de chose près, des mêmes quantités qu'en 1901.

La Serbie et la Bulgarie ont acheté à la Régie des Monopoles de l'Etat la plus grande partie de ses exportations de sel qui se sont élevées à 32 millions de kilog., représentant 1,373,622 francs.

Dans les précédents rapports de ce poste, on n'a jamais manqué, depuis plusieurs années, de signaler l'écart considérable qui se reproduit tous les ans entre les statistiques roumaines d'exportation et celles publiées par les pays importateurs. Le ministère royal des finances aborde lui aussi cette question, dans l'introduction qu'il a placée à la tête de son ouvrage sur le commerce extérieur de la Roumanie en 1902. Il reconnait sans peine que les données statistiques fournies par les pays de destination se rapprochent davantage de la vérité, principalement en ce qui concerne les exportations de blé. Il en trouve la raison dans ce fait que, jusqu'en 1902, la douane roumaine s'en est rapportée trop facilement aux affirmations des exportateurs qui avaient tout intérêt à déclarer une quantité de blé moindre, dans le but coupable de se soustraire au paiement de la taxe dite d'un demi pour cent qui frappe les céréales à leur sortie par un des ports du royaume. L'administration roumaine se propose de contrôler plus sérieusement, à l'avenir, les quantités exportées en exigeant la production du connaissement sur lequel est consigné le chiffre exact de chaque chargement.

En jetant un coup d'œil sur le tableau comparatif ci-dessus, on remarque que la France ne vient qu'au 7e rang des pays vers lesquels sont dirigées les exportations roumaines. Le montant de ses achats, en 1902, a été de 11,400,936 fr., au lieu de 9,847,918 fr. en 1901, soit une plus-value de 1,553,018 fr.

Notre commerce s'est approvisionné en Roumanie de :

Graines de lin, chanvre, colza, tournesol, sésame	3.220.461	francs.
Douves de chêne	2.191.942	—
Maïs	1.770.226	—
Blé	1.153.950	—
Légumes farineux et leurs dérivés	906.[illegible]55	—
Bois de construction	583.128	—
Orge et malt	387.840	—
Avoine	329.870	—
Seigle	192.039	—
Laines de toute sorte	114.155	—
Pétrole raffiné et huile de schiste raffinée	88.530	—
Peaux d'animaux avec ou sans poils	51.978	—
Son de toute sorte de céréales	40.316	—
Machines de toute sorte et accessoires	37.296	—
Pommes de terre	32.240	—
Marchandises diverses non dénommées	300.710	—

Colis postaux.

Les exportations de Roumanie par colis postaux n'avaient encore jamais figuré dans les statistiques du Ministère des Finances qui en a déterminé le chiffre pour les neuf derniers mois de 1902. Elles se sont élevées à 39,670 kilog. d'une valeur de 1,116,359 fr.

Un détail curieux, c'est l'exportation à l'étranger, par voie de colis postaux, de 10,000 chardonnerets.

Importance des bureaux de douane.

Sur les 3,318,220 tonnes de marchandises exportées par la Roumanie, les principaux bureaux de la douane ont participé au mouvement général des sorties dans les proportions suivantes :

	1902.		1901.	
	Tonnes.	0/0 du total.	Tonnes.	0/0 du total.
Braïla	916.096	27.61	928.012	31.09
Galatz	458.979	13.83	364.182	12.20
Constantza	372.081	11.21	214.901	7.20
Calafat	184.714	5.57	153.074	5.13
Turu-Magurele	175.880	5.30	156.116	5.23
Giurgevo	158.871	4.79	148.629	4.98

Braïla et Galatz restent les deux ports exportateurs de la Roumanie les plus importants ; mais celui de Constantza, sur la mer Noire, dont les travaux ne sont pas encore terminés, prend d'année en année un développement plus considérable. En dix ans, il a vu tripler le chiffre de ses exportations : 126,198 tonnes, en 1893 ; 372,081 tonnes, en 1902.

IMPORTATION.

Le chiffre total des importations a baissé, en 1902, de 77,965 tonnes, représentant une diminution de 9,091,211 fr. sur les résultats de l'année précédente. On pourrait voir dans cette notable réduction des importations le fâcheux indice d'une situation économique difficile et se manifestant par un resserrement du pouvoir d'achat de la Roumanie. Il paraît toutefois plus équitable de chercher l'explication de ce fait dans l'ère d'économie que la crise de 1899 a provoquée dans le royaume. La Roumanie a dépensé moins en 1902, bien qu'elle ait gagné davantage grâce à une bonne récolte et à une augmentation considérable de ses ventes à l'étranger. L'excédent total des exportations sur les importations a été, pour les trois dernières années, de 315 millions environ. Ce qui constitue une réserve précieuse dans l'actif du royaume qui doit payer à l'étranger, pour sa dette publique, un coupon annuel de 85 millions de francs.

Les principales marchandises entrées dans la consommation du pays se répartissent de la manière suivante :

Catégories de marchandises.	1900.		1901.		1902.	
	Tonnes.	Francs.	Tonnes.	Francs.	Tonnes.	Francs.
Animaux vivants	907	949.799	1.390	1.372.520	2.621	3.329.525
Produits alimentaires d'animaux	5.666	4.655.001	5.400	4.284.237	6.044	4 352.658
Farineux et leurs dérivés	43.803	7.077.657	18.607	4.572.012	30.727	5.175.538
Fruits (autres que ceux du Midi), légumes, etc.	13.408	3.198.639	4.376	2.163.861	4.636	2.068.436
Denrées coloniales et fruits du Midi	14.874	14.257.283	13.654	13.772.514	15.636	7.245.039
Boissons	277	576.153	319	698.899	312	669.044
Conserves alimentaires, confiserie	3.686	3.271.182	4.220	4.415.936	4.899	5.195.962
Sucs végétaux, espèces médicinales et médicaments.	3.720	4.098.790	4.596	5.055.100	4.641	4.888.917
Parfumerie	91	478.102	100	528.376	104	611.237
Matières et produits chimiques	10.186	10.464.379	11.379	11.806.832	15.089	6.678.412
Matières tinctoriales, tanins, couleurs et laques	3.377	2.868.450	6.492	5.137.290	8.081	5.375.239
Huiles, graisses, cires et leurs dérivés	5.510	5.605.646	7.875	8.040.962	7.265	7.505.821
Déchets et produits d'animaux	231	205.619	151	186.295	605	324.041
Peaux, chaussures, cuirs, fourrures, etc.	695	6.395.626	3.008	13.259.926	3.964	15.040 820
Caoutchouc, gutta-percha et objets fabriqués	224	2.107.082	373	3.615.018	321	4.640.284
Matières textiles et leurs dérivés	13.495	73.963.403	24.816	141.928.951	32.823	134.613.314
Papier, carton et leurs produits fabriqués.	4.089	4 582.959	4 240	5.100.222	5.060	6.624.864
Bois et dérivés	10.305	2.138.038	9.675	2.198.878	8.360	2.753.628
Combustibles minéraux, bitumes et dérivés	160.976	4.636.917	231.077	6.238.308	194.406	5.883.221
Vitrification, céramique, matières minérales	29.493	3.939.187	60.480	4.991.075	21.834	5.777.039
Métaux et fabrications métalliques	76.808	53.162.020	68.458	47.763.627	93.281	48.451.427
Carrosserie	8.596	5.362.659	1.883	1.144.347	441	600.081
Embarcations	916	177.770	1.074	108.690	63	39.470
Objets d'art et de curiosité	26	127.325	25	123.580	10	52.295
Matières et produits non dénommés.	746	2.686.192	691	3.627.311	1.108	5.438.237
Totaux	412.105	216.985.878	484.368	292.435.760	462.333	283.344.549

Les prix des marchandises ayant été réduits dans de grandes proportions par la commission spéciale d'estimation, il est préférable de prendre les quantités plutôt que les valeurs pour points de comparaison entre les importations de 1902 et celles de 1901.

Les matières textiles et les industries qui en dérivent gagnent 8,007 tonnes;

Les produits alimentaires d'animaux, 644 tonnes;

Les denrées coloniales, 1,982 tonnes;

Les conserves alimentaires, 679 tonnes;

Les matières et produits chimiques, 3,710 tonnes;

Les matières tinctoriales, 1,589 tonnes;

Les divers articles en peau, cuirs, chaussures, fourrures, 956 tonnes;

Le papier et ses fabrications, 820 tonnes;

Les métaux et fabrications métalliques, 24,823 tonnes;

Les farineux et leurs dérivés, 12,120 tonnes;

Les fruits (autres que ceux du Midi), légumes, etc., 260 tonnes.

Par contre, on constate une moins-value sur les matières minérales, vitrifications, céramiques, etc., qui perdent 38,846 tonnes;

Les combustibles minéraux, etc., 36,671 tonnes;

La carrosserie, 1,442 tonnes;

Les bois et leurs articles de fabrication, 1,315 tonnes;

Les huiles, graisses, cires, etc., 610 tonnes;

Le caoutchouc et ses fabrications, 50 tonnes.

Le tableau ci-dessous fait ressortir la participation prise par les principaux pays producteurs au mouvement général des importations, sous le rapport des quantités et des valeurs; mais sans établir de comparaison avec les résultats de l'année précédente :

	1902.			
	Tonnes.	0/0 du total.	Francs.	0/0 du total.
Allemagne	76.436	16.52	80.183.705	28.28
Autriche-Hongrie	103.193	22.32	69.675.716	24.56
Angleterre	139.067	30.08	55.440.160	19.55
Italie	14.045	3.04	19.838.649	7. »
France	8.560	1.85	17.006.951	6.60
Turquie	31.142	6.74	9.234.426	3.30
Russie	20.619	4.46	6.421.640	2.28
Hollande	35.380	7.65	6.199.417	2.19
Suisse	668	0.14	5.696.324	2.01
Belgique	10.407	2.25	5.147.899	1.82
Bulgarie	8.263	1.79	2.495.331	0.89
Grèce	4.888	1.06	3.732.986	1.32
Autres États	9.665	2.10	2.271.345	0.20
Totaux	462.333	100. »	283.344.549	100. »

L'Allemagne occupe, cette année encore, la première place, arrivant en tête des fournisseurs de la Roumanie avec une importation totale de 80,183,703 fr., soit 28,28 de l'ensemble général.

Depuis plus de 20 ans, l'Allemagne s'est efforcée à faire de la Roumanie une sorte de colonie économique. Non seulement les Allemands exportent les produits de leur industrie, mais aussi des capitaux qui, sous forme de commandite à des maisons de banque surveillent les affaires rémunératrices dont ils s'emparent. Toutefois, on peut affirmer que dans leurs opérations commerciales avec le marché roumain, tout n'a pas été gain pour les producteurs allemands. Un de leurs procédés les plus habituels en vue de placer leurs marchandises est le crédit qu'ils accordent à leur clientèle, souvent sans précautions suffisantes de solvabilité. Ils arrivent à récolter le maximum des commandes grâce à la nombreuse armée de voyageurs de commerce dont ils disposent. Mais ils ne le font qu'en consentant des crédits à long terme : neuf mois, 1 an, quelquefois davantage. Puis, pour conserver ces clients, pour obtenir d'autres commandes, ils sont obligés de prolonger leurs traites. Multipliant ainsi les échéances, ils se réservent un faible bénéfice en se contentant de toucher de maigres acomptes, quand ils les touchent. Des pertes d'argent assez importantes ont été éprouvées ainsi dans ces dernières années par le commerce allemand qui n'est pas toujours arrivé à encaisser de sa clientèle roumaine, les sommes qui lui étaient dues.

Parmi les principales marchandises en provenance de l'Allemagne et qui dépassent 1 million de francs on relève :

Les matières textiles et industries dérivées . . .	38.722.973	francs.
Les métaux et fabrications métalliques	19.645.543	—
Les peaux, cuirs, chaussures, fourrures, etc., etc.	6.805.706	—
Les papiers, cartons et leurs fabrications	2.044.365	—
Les matières minérales, industries, céramiques, vitrifications	1.905.552	—
Les sucs végétaux, espèces médicinales, médicaments	1.629.024	—
Les ouvrages en caoutchouc, gutta-percha. . . .	1.164.407	—
Matières et fabrications diverses non comprises dans les catégories générales	2.498.567	—

L'Autriche-Hongrie a fourni au marché roumain pour 69,675,716 fr. de marchandises, soit 24,56 0/0 du total des importations. Elle a vendu en articles s'élevant à plus d'un million :

Matières textiles et industries dérivées	24.266.164	francs.
Matières et fabrications métalliques	14.653.871	—
Peaux, bourrellerie, objets en cuirs, chaussures, etc., etc	5.832.190	—
Caoutchouc, gutta-percha et ouvrages en ces matières	2.897.007	—

Papier, carton et leurs fabrications	2.717.066 francs.
Matières et produits chimiques	2.292.977 —
Animaux vivants	2.276.742 —
Matières minérales, vitrifications, industries céramiques	2.262.031 —
Sucs végétaux, espèces médicinales et médicaments	1.679.709 —
Bois et industries qui en dérivent	1.414.268 —
Denrées coloniales et fruits du Midi	1.332.401 —
Farineux et leurs dérivés	1.127.960 —
Matières et fabrications diverses	1.521.953 —

L'Angleterre conserve, comme les années précédentes, le troisième rang avec 19,55 0/0 de l'ensemble général des importations. Depuis 10 ans, elle occupe cette place d'une manière constante, sans que sa participation au montant global des achats effectués par la Roumanie à l'étranger, subisse de variations sensibles. Elle a vendu pour 55,440,160 fr. de marchandises qui peuvent être réparties de la manière suivante par catégories d'articles dépassant 1 million de francs:

Matières textiles et industries dérivées	40.652.234 francs.
Métaux et fabrications métalliques	7.152.167 —
Combustibles minéraux	2.762.499 —
Papier, carton et leurs fabrications	1.247.787 —
Matières et produits chimiques	1.044.213 —
Farineux et leurs dérivés	1 015.445 —

L'Italie s'est maintenue à la quatrième place avec un total de 19,838,649 fr. représentant 7 0/0 de l'ensemble général des importations au lieu de 7,46 0/0 en 1901. Elle a dirigé sur la Roumanie en marchandises dont le montant dépasse 1 million de francs:

Matières textiles et industries dérivées	14.676.767 francs.
Métaux et fabrications métalliques	1.316.493 —
Denrées coloniales et fruits méridionaux	1.157.430 —

Les ventes effectuées par la France se sont élevées à 17,006,951 fr., soit 6,60 0/0 du total général des importations. Elles se décomposent comme suit:

Matières textiles et industries dérivées avec 7,584,191 fr. dont il n'est pas sans intérêt de donner le détail:

Tissus et étoffes tricotées de laine	2.878.332 francs.
Tissus et étoffes tricotées de soie	1.402.923 —
Dentelles, tulles et broderies de soie	460.700 —
Etoffes légères de coton	107.272 —
Toiles de lin ou de chanvre	89.008 —
Confections d'étoffes en laine	257.089 —
Confections d'étoffes en soie	184.040 —
Confections d'étoffes en coton	161.074 —
Passementerie et rubannerie de soie	377.917 —
Passementerie et rubannerie de coton mélangé avec de la soie jusqu'à 20 0/0 en poids	271.360 —
Passementerie d'autres matières que la soie	103,950 —

Les métaux et fabrications métalliques figurent pour 1,508,419 francs sur lesquels 179 bicyclettes représentant 95,800 fr. contre 869 fr. d'origine allemande évaluées à 173,800 fr.

Les papiers, cartons et leurs fabrications ont atteint la somme de 1,247,787 fr. Dans cette catégorie la douane roumaine comprend le papier à cigarettes devenu monopole de l'État, mais que la Roumanie achète en grande partie à l'étranger. La France lui en a vendu pour 94,117 kilog. ou 376,468 fr. Les livres de toute sorte figurent également sous cette rubrique : la Roumanie en a acheté à la France pour 439,985 fr.

Les huiles, graisses, cires et leurs dérivés sont évalués à 985,954 fr. Dans ce chiffre les huiles d'olive représentent 571,134 fr. ou 519,323 kilog. Comme les années précédentes, c'est la Grèce qui a fourni à la Roumanie la plus grande quantité d'huiles d'olive : 1,530,003 kilog. ou 1,682,651 fr. ; la Turquie vient ensuite avec 1,017,581 kilog. ou 1,119,105 fr. et l'Italie n'en a vendu que 97,903 kilog. ou 107,671 fr.

Les huiles végétales de toute sorte non mélangées à d'autres matières, en provenance de France, ont atteint 330,928 kilog. ou 297,835 francs.

Les matières tinctoriales, tanins, couleurs et laques, figurent au tableau des importations pour 803,023 francs ; les peaux, bourrellerie, cuirs et chaussures, pour 663,268 francs ; les sucs végétaux, espèces médicinales, médicaments, pour 649,702 francs. Dans cette catégorie la douane roumaine fait rentrer les eaux minérales ; la France en a fourni pour 243,457 francs et l'Autriche-Hongrie pour 528,074 francs.

Le montant des ventes en ce qui concerne les matières minérales, vitrifications, industries céramiques, a été de 413,869 francs ; les conserves alimentaires de 471,171 francs ; les vins et spiritueux de 359,363 francs ; la parfumerie de 325,135 francs, tandis que l'Allemagne n'en a exporté que pour 215,294 francs.

La France a encore vendu pour 339,240 francs de denrées coloniales. A cette catégorie appartient le sucre que la Roumanie n'importe presque plus. Il résulte de données statistiques publiées par l'administration roumaine que les six fabriques établies dans le royaume ont produit, dans le courant de la dernière campagne, 25,868,976 kilog. de sucre sur lesquels 4,555,940 ont été exportés. Les sucres de fabrication étrangère n'ont plus trouvé acheteurs que pour 700,645 kilog.

Enfin, parmi les matières, compositions et fabrications diverses qui ne sont comprises dans aucune des grandes catégories de marchandises et dont le total est de 4,505,886 francs, les objets de mercerie et articles de Paris figurent pour 540,780 francs ; les fleurs artificielles, plumes de parure et articles de modes, pour 144,338 francs ; les jouets de toute sorte pour 50,090 francs ; les ombrelles, parapluies, pour 17,000 francs ; les pinceaux et brosses de toute sorte, pour 15,867 francs.

Les importations de la Russie ont augmenté de 8,000 tonnes environ ; celles de la Suisse de 115.

Par contre, la Belgique, la Turquie, la Grèce, la Hollande, la Bulgarie et la Serbie ont vendu à la Roumanie moins de marchandises qu'en 1901.

Pour la première fois cette année, le ministère royal des finances a publié la statistique des diverses marchandises qui ont été exemptées, à leur entrée en Roumanie, des droits de douane en vertu de certaines lois spéciales. Elles atteignent 20,500,000 kilog. pour lesquels les droits à percevoir auraient été de 1,229,884 francs. En voici la répartition par pays de provenance : 4,453 tonnes pour l'Autriche-Hongrie ; 10,990 pour l'Allemagne ; 1,235 pour l'Angleterre ; 402 pour la Belgique, 201 pour la Turquie, 129 pour l'Italie ; 93 pour la France.

Les marchandises françaises comprenaient de la stéarine, des fils de lin et de chanvre, des fers laminés, du cacao en fèves, du kaolin, etc.

Importance des bureaux de douane.

Sur les 462,333 tonnes de marchandises qui ont pénétré en Roumanie, les huit principaux bureaux de la douane ont participé au mouvement général des entrées dans les proportions suivantes :

	1902.		1901.	
	Tonnes.	0/0 du total.	Tonnes.	0/0 du total.
Galatz	108.318	23.44	104.983	21.68
Braïla	102.608	22.20	76.615	15.82
Constantza . .	55.844	12.08	110.434	22.80
Burdujeni. . .	40.196	8.69	43.213	8.92
Predeal. . . .	32.472	7.02	31.271	6.46
Bucarest . . .	26.905	5.82	22.895	4.72
Verciorova . .	16.475	3.56	14.354	2.96
Jassi	16.089	3.48	8.911	1.84

TRANSIT.

Le commerce général de transit n'a été en 1902 que de 156,592 tonnes, en diminution de 9,925 tonnes sur celui de l'année précédente.

Comme en 1901, l'Autriche-Hongrie tient la tête dans le mouvement des échanges internationaux ayant emprunté le territoire roumain. Elle a dirigé sur les frontières du royaume les marchandises diverses pesant 137,555 tonnes et en a reçu 8,504 tonnes. Elle a fait transiter :

Bois et industries qui en dérivent .	133.179	tonnes contre	137.768
Farineux et dérivés	2.327	—	7.164
Denrées coloniales et fruits du Midi.	1.049	—	2.177
Papier, carton et fabrications. . . .	512	—	284
Métaux et fabrications métalliques .	52	—	96
Matières textiles et industries dérivées	65	—	57
Fruits autres que ceux du midi . .	43	—	147

De Roumanie, elle a reçu :

Matières et produits chimiques. . .	2.314	tonnes contre	3.101
Denrées coloniales et fruits du Midi .	521	—	198
Fruits autres que ceux du Midi . .	229	—	5

La seconde place appartient à la Russie qui a fait entrer en Roumanie 50,128 tonnes et en a recu 2,931.

Viennent ensuite, la Turquie qui a envoyé 5,681 tonnes et en a reçu 23,933 ; l'Italie qui a envoyé 5,557 tonnes et en a reçu 4,792 ; la Bulgarie, l'Angleterre, etc.

Les marchandises en provenance de France qui ont transité par la Roumanie accusent un poids total de 2,500 tonnes et celles qui lui étaient destinées pesaient 11,049 tonnes.

Les principales marchandises transitaires provenant de la France comprenaient :

Les matières et produits chimiques avec 2,240 tonnes contre 3,080 en 1901 ; les denrées coloniales avec 56 tonnes contre 78 en 1901 ; les huiles, graisses et leurs dérivés avec 51 tonnes contre 40 en 1901.

Les bois et industries qui en dérivent ont figuré dans le commerce de transit, à destination de la France, pour 10,450 tonnes et les farineux pour 557 tonnes.

A. Melon,

Consul, Chargé de la Chancellerie de la Légation de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 26 NOVEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX
DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 284

TURQUIE D'ASIE

Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli, en 1902.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 30 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
264.	—	**États-Unis** : Mouvement commercial et industriel de la Californie pour l'année 1902. . . .	» 30
265.	—	**Italie** : Commerce et navigation de Messine en 1901.	» 10
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902.	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902.	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902.	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'exercice 1901-1902 .	» 20
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902.	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France.	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902. . .	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville.	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902.	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation.	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20

TURQUIE D'ASIE

Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Samsoun, Kérassonde, Ordou et Tripoli, en 1902 (1).

I.

PORT DE TRÉBIZONDE.

Trébizonde... Total général du mouvement et comparaison avec celui de 1901 :

Importation par bateaux à vapeur.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
Transit persan	16.045.310	16.400.250	+ 354.940
Anatolie	25.682.100	25.882.585	+ 200.485
	41.727.410	42.282.835	+ 555.425

Exportation par bateaux à vapeur.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
Transit persan	4.083.190	4.424.580	+ 341.390
Anatolie	13.689.498	12.198.550	— 1.490.948
	17.772.688	16.623.130	— 1.149.558

Importation par voiliers.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
Anatolie	1.946.840	1.952.950	+ 6.110

(1) A ce rapport étaient joints des tableaux statistiques détaillés dont on peut prendre connaissance à l'Office national du Commerce extérieur, 3, rue Feydeau.

Exportation par voiliers.

	1901.	1902.	Différence
	—	—	—
		(En francs.)	
Anatolie	315.150	200.865	— 114.28

Total général du mouvement.

1901.	1902.	Différence.
—	—	—
	(En francs.)	
61.762.088	61.059.780	— 702.308

Le mouvement du commerce français, pendant la même période, a été :

	1901.	1902.	Différence
	—	—	—
		(En francs.)	
Importation.	4.465.860	4.029.740	— 436.120
Exportation.	1.925.386	1.593.705	— 331.681
	6.391.246	5.623.445	— 767.801

Les divers pays en relations commerciales avec Trébizonde, sont représentés dans le total des importations par des chiffres qui, comparés à ceux de 1901, donnent les différences suivantes :

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
Angleterre et Colonies	14.169.375	16.301.795	+ 2.132.420
Autriche et Allemagne	10.590.325	10.014.540	— 575.785
Belgique, Hollande et Suède .	1.225.350	1.694.895	+ 469.545
Bulgarie, Roumanie	646.220	603.710	— 42.510
France	4.465.860	4.029.740	— 436.120
Grèce et Amérique.	930.460	833.005	— 97.455
Italie et Suisse.	2.196.660	2.350.955	+ 154.295
Russie	1.496.960	354.710	— 1.142.250
Turquie et Égypte	6.006.200	6.100.485	+ 94.285
	41.727.410	42.282.835	+ 555.425

Pour l'exportation, ces chiffres sont :

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
Angleterre et Colonies	817.440	1.057.530	240.090
Autriche et Allemagne	1.935.903	2.341.150	405.247
Belgique, Hollande et Suède	528.530	148.675	— 379.855
Bulgarie, Roumanie	248.840	240.445	— 8.355
France	1.925.386	1.593.705	— 331.681
Grèce et Amérique	527.494	715.690	+ 188.196
Italie et Suisse	64.800	73.000	8.200
Russie	601.890	342.220	— 259.670
Turquie et Égypte	11.122.405	10.110.715	— 1.011.690
	17.772.688	16.623.130	— 1.149.558

Total des importations et des exportations et comparaison.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
Angleterre et Colonies	14.986.815	17.359.325	2.372.510
Autriche et Allemagne	12.526.228	12.355.690	— 170.538
Belgique, Hollande et Suède	1.753.880	1.843.570	89.690
Bulgarie, Roumanie	895.060	844.155	— 50.905
France	6.391.246	5.623.445	— 767.801
Grèce et Amérique	1.457.954	1.548.695	+ 90.741
Italie et Suisse	2.261.460	2.422.955	+ 161.495
Russie	2.098.850	696.930	— 1.401.920
Turquie et Égypte	17.128.605	16.211.200	— 917.405
	59.500.098	58.905.965	— 594.133

Ce total de 58,905,965 fr. est réparti de la façon suivante entre l'importation, l'exportation et le transit persan :

Importation.

	Transit persan.		Anatolie.	
	—		—	
Angleterre et Colonies	9.302.120	francs.	6.999.675	francs.
Autriche et Allemagne	4.025.350	—	5.989.190	—
Belgique, Hollande et Suède	642.230	—	1.052.665	—
Bulgarie-Roumanie	9.000	—	594.710	—
France	1.271.000	—	2.758.740	—
Grèce et Amérique	147.000	—	686.005	—
Italie et Suisse	967.550	—	1.383.405	—
Russie	10.500	—	344.210	—
Turquie-Égypte	25.500	—	6.074.985	—
	16.400.250	francs.	25.882.585	francs.

Exportation.

	Transit persan.		Anatolie.	
Angleterre et Colonies . . .	754.000	francs.	303.530	francs.
Autriche et Allemagne . . .	662.010	—	1.679.140	—
Belgique, Hollande et Suède.	39.200	—	109.475	—
Bulgarie-Roumanie.	20.000	—	220.445	—
France	150.060	—	1.443.645	—
Grèce et Amérique.	489.850	—	225.840	—
Italie et Suisse.	»		73.000	—
Russie	4.500	—	337.720	—
Turquie-Egypte	2.304.960	—	7.805.755	—
	4.424.580	francs.	12.198.550	francs.

Importation par voiliers.

	1901.	1902.		Différence.
		(En francs.)		
urquie.	933.140	1.195.720	+	262.580
Russie et Danube	1.013.700	757.230	—	256.470
	1.946 840	1.952.950	+	6.110

Exportation par voiliers.

	1901.	1902.		Différence.
		(En francs.)		
Turquie.	107.330	95.055	—	12.275
Russie et Danube	207.820	105.810	—	102.010
	315.150	200.865	—	114.285

Total des importations et des exportations et comparaison.

	1901.	1902.		Différence.
		(En francs.)		
Turquie.	1.040.470	1.290.775	+	250.305
Russie et Danube	1.221.520	863.040	—	358.480
	2.261.990	2.153.815	—	108.175

IMPORTATION.

Farines. (6,205,700 kilog. — 930,860 fr.) — L'importation des farines pour 1901 avait été de 6,589,000 kilog. pour une somme de 940,490 fr., soit donc, pour l'année 1902, une diminution de 380,000 kilog. et de 59,630 fr. Les expéditions de farines françaises ont passé de 334,260 fr. à 98,900 fr., et cette

différence a profité à l'exportation de Samsoun. Les prix des farines de Samsoun, qui sont exclusivement employées à la fabrication du pain de qualité inférieure, étant plus avantageux que ceux des minoteries de Marseille, les farines françaises sont délaissées sur le marché de Trébizonde.

Sucre. (7,735,000 kilog. — 2,392,600 fr.) — L'importation du sucre en 1901 avait été de 5,250,000 kilog. pour 1,713,880 fr.; nous nous trouvons donc, pour 1902, en présence d'une augmentation de 2,484,400 kilog. et de 678,720 fr. Les pays importateurs sont :

France. . . .	1.154.000 fr.	contre	970.000 fr.	en 1901	+ 183.100 fr.
Autriche . . .	1.172.600	—	673.680	—	+ 398.920
Russie	63.000	—	68.100	—	— 5.100
Bulgarie-Roumanie . . .	3.000 fr.				

L'augmentation de 183,100 fr. dont nos sucres ont bénéficié, en 1902, sur les importations de 1901, est due à ce que les prix des sucres français avaient baissé, pendant un certain temps, de 32 à 27 fr. et même 26 fr. 50 les 100 kilog., et l'écart avec les sucres autrichiens n'était plus que d'environ 1 fr. A prix égaux, ou avec des différences peu sensibles, les sucres français auraient toujours la préférence.

C'est ainsi que, depuis le mois de mai jusqu'au 31 décembre dernier, période pendant laquelle les prix avaient baissé, l'importation de nos sucres s'est élevée à 2,870,000 kilog., tandis que celle des sucres autrichiens n'a atteint que 2,090,263 kilog., soit une augmentation d'un tiers en faveur de nos produits. Malheureusement, depuis le mois de décembre, nos raffineries ont graduellement élevé leurs prix, qui se trouvent de nouveau à 32 fr., et il en est résulté un ralentissement sensible dans les arrivages de Marseille.

En ce qui concerne le transit persan, les sucres français et autrichiens ne peuvent plus lutter contre les sucres russes dont la qualité est assez bonne et qui se trouvent protégés par la fermeture du Caucase au transit. Ces sucres sont, en effet, transportés par chemin de fer jusqu'à Trivan dans des conditions de célérité et d'économie qui défient la concurrence des sucres autrichiens et français, réduits au moyen à la fois lent et onéreux du transport à dos de chameau de Trébizonde en Perse. De plus, les négociants persans ont la facilité de prendre aux succursales de la Banque persane à Tauris, Recht et Téhéran, dans les entrepôts installés à cet effet par les raffineries russes, les quantités de sucre proportionnées à leurs besoins.

Café. (415,000 kilog. — 352.000 fr.). — Le café importé provient en majeure partie d'Amérique par voie de Marseille. Il y a eu en 1902, une augmentation de 35.000 kilog. et de 30,250 fr.

Thé. (297,600 kilog. — 536.700 fr.) — Le thé est fourni en totalité par les colonies anglaises.

Epices et poivres. (51,000 kilog. 51,000 fr.) — Provenances:

Colonies anglaises . .	24.000 fr.	contre	6.000 fr.	en 1901.
Autriche	7.500	—	840	—
France.	7.200	—	12.720	—
Italie	6.000	—	3.120	—
Turquie	6.300	—	6.960	—

Spiritueux, alcool, bière, vins et liqueurs (552,800 kilog. — 295,800 fr.) — En 1901, l'importation des spiritueux n'avait été que de 490,000 kilog. et de 275,700 fr.

Les pays importateurs sont :

Angleterre et Colonies, 1,000 fr. ; Autriche, Allemagne, 148,900 fr. ; France, 16,800 fr. ; Russie, 58,750 fr. ; Grèce, 22,800 fr. ; Turquie, 45,550 fr. ; Italie, 2,000 fr.

Les vins de Turquie et de Grèce, bien que de qualité inférieure, trouvent un débouché considérable dans le pays grâce à leurs prix relativement réduits. Nos vins, très appréciés, mais trop chers, se vendent peu sur le marché de Trébizonde et ne sont consommés que par la classe aisée. Le Consulat a déjà indiqué, notamment dans ses rapports pour 1900 et 1901, les qualités et les prix qui conviendraient à ces pays. Les vins d'Algérie entre autres auraient des chances de réussite étant données, leurs moyennes de prix.

B. — Tissus.

Cotons filés. (340,000 kilog. — 665,000 fr.) :

Angleterre et Colonies.	190.800 fr.	contre	81.600 fr.	en 1901.
Autriche, Allemagne .	122.500	—	47.700	—
Belgique	40.000	—	31 600	—
Italie	392.500	—	201.200	—

Il est regrettable que nos cotons filés ne figurent pas sur la statistique des importations pour 1902. L'essai tenté en 1900, pour introduire nos produits dans ces régions, a échoué. Ainsi qu'il a été dit dans le rapport pour 1901, cet insuccès ne peut être attribué qu'à des prix trop élevés pour pouvoir lutter avec les articles étrangers. Il résulte de l'examen des chiffres ci-dessus que l'importation des cotons filés a sensiblement augmenté au profit de l'Angleterre, de l'Autriche, de l'Allemagne et de l'Italie. Si nos industriels veulent trouver un débouché à leurs produits sur ce marché, ils devront réduire leurs prix en imitant les filateurs étrangers qui fabriquent des tissus spécialement destinés à l'Orient, pour pouvoir les fournir aux prix qui conviennent à l'acheteur. Dans cet ordre d'idées, nous ne saurions trop insister sur l'intérêt qu'il y aurait pour nos industriels à envoyer beaucoup plus souvent sur la place des voyageurs de commerce, ainsi que le font leurs concurrents étrangers. Ces voyageurs peuvent à la fois recueillir des commandes et se rendre compte,

dans leurs différentes spécialités, des articles qui conviennent le mieux aux goûts et aux besoins locaux.

Cotons manufacturés. (2,719,500 kilog. — 6,700,975 fr.) — La quantité importée en 1901 avait été de 2,375,600 kilog. et de 5,824,275 fr., soit, pour l'exercice 1902, une augmentation de 343.900 kilog. et de 876,700 fr. Provenances :

Angleterre	4.379.175 fr.	contre	3.882.375 fr.	en 1901.
Autriche	1.224.000	—	1.069.800	—
Belgique	12.500	—	24.000	—
Bulgarie	4.400	—	5.000	—
France	212.100	—	177.800	—
Grèce et Amérique	122.000	—	156.500	—
Italie et Suisse	590.400	—	501.000	—
Russie	7.000	—	7.800	—
Turquie et Égypte	149.400	—	»	—

Les expéditions françaises ont augmenté de 34,300 fr.

Ainsi qu'il ressort des chiffres donnés ci-dessus, la consommation de cet article est très importante dans ces régions, et ce sont l'Angleterre et l'Autriche qui en profitent surtout, en raison des prix réduits et des qualités inférieures de leurs produits. Le bon marché prime tout : si nos fabricants pouvaient réduire les prix de leurs articles, quitte à fournir une qualité un peu inférieure, ils trouveraient dans ces pays un débouché plus important.

Draperie et chayyak. (286,700 kilog. — 3,302,000 fr. contre 429,100 kilog. et 3,569,400 fr. en 1901.) — Les draperies proviennent de l'Angleterre (600,000 fr.), de l'Autriche-Allemagne (1,489,500 fr.), de la Belgique (440,000 fr.), de la Bulgarie (480,000 francs), de France (267,000 fr.), de l'Italie (17,500 fr.) et de Turquie (8,000 fr.). Ainsi qu'il est dit dans le rapport de 1901, les habits confectionnés entrent pour une large part dans ces chiffres et proviennent en grande partie de l'Autriche.

Soieries, velours et peluches. (20,300 kilog. — 432,500 fr. donnant une diminution de 15,600 kilog. et 316,000 fr.) — Provenances :

Angleterre	37.500 fr.	contre	60.000 fr.	en 1901.
Autriche-Allemagne	200.000	—	236.000	—
France	127.500	—	257.500	—
Italie	50.000	—	170.000	—
Turquie	17.500	—	25.000	—

Passementerie. (70,600 kilog. — 174,450 fr. contre 48,300 kilog. — 119,600 fr. importés en 1901.) — Les pays de provenance sont :

Angleterre	5.200 fr.	contre	2.000 fr.	en 1901
Turquie	16.200	—	9.000	—
Autriche	81.500	—	62.500	—
Roumanie-Bulgarie	26.800	—	16.600	—
France	19.500	—	12.000	—
Italie-Suisse	25.250	—	17.500	—

C'est la seconde fois que la France est représentée dans les envois de passementerie.

Fils d'or, galons. (900 kilog. — 16,500 fr. fournis par l'Autriche (10,500 fr.), la Turquie (3,000 fr.), la France (3,000 fr.) — Les articles autrichiens étant bon marché sont plus recherchés. Notre pays n'expédie que les qualités supérieures.

C. — Métaux.

Fer, tôle, traverse. (1,619,500 kilog. — 247,550 fr. contre 1,765,000 kilog. — 356,500 fr. importés en 1901.) — La France ne figure pas dans ces chiffres.

Acier et zinc. (119,600 kilog. — 47,840 fr. importés exclusivement d'Allemagne et de Belgique.)

Clous. (492,000 kilog. — 123,000 fr. présentant une diminution de 25,000 fr. environ.) Provenances :

Autriche-Allemagne 1,750 fr., Belgique et Hollande 96,625 fr., France 7,000 fr., Amérique 17,625 fr.

Les expéditions françaises ont encore diminué de presque moitié par suite des prix pratiqués par nos concurrrents.

Cuivre. (211,600 kilog. — 380,880 fr.) — Attribués en totalité à l'Angleterre.

Étain et fer-blanc. (129,500 kilog. — 190,900 fr.) — Provenant d'Angleterre et d'Autriche.

Ferronnerie, outils. (226,800 kilog. — 161,250 fr.) — Répartis comme suit :

Angleterre	30.000 fr.	contre	70.000 fr.	en 1901.
Autriche, Allemagne. .	89.000	—	40.000	—
Belgique, Suède. . . .	22.200	—	20.600	—
France	13.000	—	10.000	—
Amérique.	8.250	—	7.500	—
Russie	1.800	—	3.000	—

Machines, lits, poêles. (56.500 kilog. — 120.500 fr.) — Accusant une augmentation de 60,000 fr. environ. Les pays expéditeurs sont :

Angleterre	42.500 fr.	contre	21.000 fr.	en 1901
Autriche, Allemagne. .	72.000	—	21.000	—
France	3.000	—	7.800	—
Amérique.	3.000	—	2.860	—

Plomb et grenailles. (20,600 kilog. — 43,500 fr.) — La France, comme l'année dernière, arrive en tête avec 33,250 fr. suivie par l'Autriche, 9,450 fr., et l'Italie, 800 fr.

Quincaillerie. (317,200 kilog. — 175,950 fr. contre 326,000 kilogrammes. — 182,940 fr. importés en 1901.) — Provenances

Angleterre	48.360 fr.	contre	59.160 fr.	en 1901
Autriche, Allemagne	78.700	—	77.500	—
Belgique	9.000	—	7.500	—
France	23.800	—	25.900	—
Amérique	3.500	—	3.000	—
Italie, Suisse	2.800	—	2.660	—
Russie	1.800	—	1.200	—
Turquie	7.990	—	6.020	—

D. — Cuirs et peaux.

Cuirs et chaussures. (191,300 kilog. — 586,800 fr.) — L'importation des cuirs et chaussures avait été, en 1901, de 282,600 kilog. d'une valeur de 703,200 fr., soit pour l'année 1902 une diminution de 913,000 kilog. et de 116,400 fr. Les cuirs forment un des principaux articles d'importation et la France a jusqu'à maintenant maintenu sa position. Provenances :

Angleterre	6.000 fr.	contre	9.000 fr.	en 1901.
Turquie	205.800	—	305.200	—
Autriche	60.000	—	64.000	—
France	234.000	—	232.000	—
Italie	53.000	—	51.000	—
Belgique	16.000	—	30.000	—
Grèce	10.000	—	10.000	—
Roumanie, Bulgarie	2.000	—	2.000	—

E. — Articles d'éclairage.

Bougies. (72,800 kilog. — 79,600 fr.) — L'Autriche en a fourni pour 7,040 fr., la Belgique pour 56,200 fr., la France pour 16,360 fr.

Allumettes. (210,500 kilog. — 194,750 fr. contre 152,400 kilogrammes et 126,300 fr. importés en 1901.

Pétrole. (2,373,000 kilog. — 237,300 fr.) — Importé en totalité par voiliers de Batoum.

F. — Verrerie, porcelaine.

Verrerie, porcelaine, miroirs, vitres. (545,700 kilog. — 222,040 fr.) — Provenances : Angleterre 200,100 fr., Autriche, Allemagne 68,740 fr., Belgique et Suède 118,140 fr., France 7,700 fr., Italie, 7,000 fr., et Turquie 18,360 fr.

G. — Papeterie et librairie.

Papeterie et librairie. (314,800 kilog. — 224,630 fr.) — Provenances : Angleterre 1,700 fr., Autriche et Allemagne 171,280 fr., Belgique 4,000 fr., France 16,400 fr., Grèce et Amérique 2,000 fr., Italie 10,350 fr., Turquie 18,900 fr.

H. — Mercerie, parfumerie.

Mercerie, parfumerie. (27,500 kilog. — 91,800 fr.) — Ré-

partis comme suit : Angleterre 5,000 fr., Autriche, Allemagne 55,500 fr., Belgique 2,500 fr., France 17,200 fr., Italie, 5,000 fr., Turquie, Égypte 6,600 fr.

I. — Produits chimiques.

Drogues et produits pharmaceutiques. — (26,500 kilog. —110,800 fr.) — Présentant une diminution de 25,000 fr. environ. La France en a expédié pour 20,000 fr.

Colorants (24,300 kilog. — 56,450 fr.). — La cochenille, l'indigo, le campêche et l'alizarini sont très employés dans l'industrie locale ; ils servent à la teinture des cotons filés avec lesquels on fabrique les étoffes indigènes connues sous le nom de Manoussa et de Pechtimal.

Matériaux de construction (2,018,600 kilog.— 201,860 fr., soit une augmentation de 546,600 kilog. et de 54,660 fr.). — La France figure pour 143,460 fr., représentant le montant des briques et tuiles, du ciment et de la chaux hydraulique, et occupe le premier rang. La Turquie est représentée pour 55,600 fr. et cherche à faire concurrence à nos articles ; nos fabricants tiennent bon et font le possible pour ne pas se laisser supplanter.

Savon (644,200 kilog. — 322,100 fr.). — L'importation du savon avait été en 1901 de 826,400 kilog. et de 332,840 fr., soit pour 1902 une diminution de 182,200 kilog. et de 10,740 fr. Provenances :

Angleterre . . .	800 fr.	contre	500 fr.	en 1901.
Autriche.	750	—	»	—
France	1.500	—	10.400	—
Grèce.	1.000	—	900	—
Turquie.	318.050	—	321.040	—

Les savons blancs en morceaux de fabrication française, e dont on a essayé l'importation en Turquie, ne peuvent pas con venir pour la consommation locale, coûtant plus cher que le savons turcs fabriqués en Crète et dont la qualité est très appr ciée.

Sel (1,338,000 kilog. — 80,280 fr.). — Le sel est fourni e totalité par l'Administration de la Dette publique ottomane.

J. — Industrie du pays.

Il n'existe pas d'industrie dans ces régions, si ce n'est cel de la fabrication des étoffes indigènes préparées avec des coton filés et connues sous le nom de Manoussa et de Pechtimal. I Manoussa est expédié dans l'intérieur ainsi que le Pechtima En outre, on fabrique à Rizèh, petite ville des environs de Tr bizonde, une espèce de toile blanche appelée toile de Rizè dont les indigènes confectionnent leurs chemises et qui e exportée exclusivement à Alep et en Egypte.

IMPORTATIONS EN PERSE (TRANSIT).

A. — Produits alimentaires.

Sucre (206,000 kilog. — 72,100 fr., d'importation exclusivement française). — Le sucre réexpédié en Perse en 1901 avait été de 210,600 kilog., d'une valeur de 73,710 fr., soit encore une diminution de 4,600 kilog. La fermeture du Caucase au transit et la création de la nouvelle ligne de chemin de fer d'Érivan vers la frontière de Perse permettent à la Russie de nous évincer du marché persan, dont nous étions le principal fournisseur. Le jour est proche où l'importation de nos sucres en Perse par cette voie sera complètement nulle. La diminution graduelle de chaque année en est déjà un signe évident.

Thé (870,000 kilog. — 1,740,000 fr., provenant entièrement des Indes). — L'importation de cette année est inférieure d'environ 130,000 kilog. à celle de 1901.

B. — Tissus.

Tissus manufacturés et cotons filés (2,177,700 kilog. — 5,176,780 fr.). — Répartis comme suit :

Angleterre et colonies.	2.950.600 fr.	contre	3.146.000 fr.	en 1901.
Autriche-Allemagne. .	926.000	—	800.000	—
Belgique	380.380	—	312.000	—
France.	370.400	—	374.500	—
Amérique	61.500	—	65.000	—
Italie	487.900	—	405.000	—

Velours et soieries (48,800 kilog. — 1,014,500 fr., avec une diminution de 27,000 kilog. et de 236,500 fr. sur les chiffres de 1901). — Provenances :

Angleterre	25.000 fr.	contre	30.000 fr.	en 1901.
Autriche-Allemagne.	497.000	—	577.500	—
France.	280.000	—	440.000	—
Italie	200.000	—	187.500	—
Turquie	12.000	—	16.000	—

Ainsi que nous l'avons dit et répété, les articles austro-allemands gagnent chaqne année, grâce à leurs prix, sur les articles français.

Draperies et lainages. (303,800 kilog. — 2,738,200 fr., contre 492,000 kilog. et 3,675,000 fr. en 1901.) — Les chiffres ci-dessous indiquent la part de chaque pays ainsi que la différence des envois de 1901 avec ceux de 1902 :

Angleterre	336.000 fr.	contre	584.000 fr.	en 1901.
Autriche-Allemagne . .	1.744.200	—	2.310.000	—
Belgique	180.000	—	171.000	—
France	280.000	—	400.000	—
Italie	198.000	—	210.000	—

Ce sont encore les articles austro-allemands qui occupent le premier rang, toujours grâce à leurs prix très réduits.

C. — Métaux.

Métaux divers. (82,800 kilog. — 82,800 fr.) — Les pays expéditeurs sont :

Angleterre 21,800 fr., Autriche-Allemagne 36,000 fr., Belgique 12,400 fr., France 7,600 fr., Amérique 3,500 fr., Italie 1,500 fr.

Quincaillerie. (105,000 kilog. — 88,400 fr.) — Provenances :

Angleterre	17.600 fr.	contre	33.300 fr.	en 1901.
Allemagne	45.600	—	99.200	—
Belgique	5.400	—	8.100	—
France	10.000	—	13.000	—
Amérique	4.000	—	6.000	—
Italie	1.800	—	2.700	—
Turquie	4.000	—	3.000	—

D. — Cuirs et chaussures.

Cuirs et chaussures. (25,600 kilog. — 68,000 fr., contre 21,000 kilog. d'une valeur de 50,800 fr. importés en 1901.)

Provenances : Angleterre 7,500 fr., Autriche-Allemagne 26,500 francs, France 24,000 fr., Italie 10,000 fr.

E. — Divers.

Drogueries, liquide, papeterie, effets, livres. (336,880 kilogrammes — 479,170 fr.), répartis comme suit :

Angleterre et colonies 78,470 fr., Autriche-Allemagne 134,700 francs, Belgique, Hollande et Suède 35,500 fr., Bulgarie et Roumanie 6,000 fr., France 99,900 fr., Grèce et Amérique 78,000 fr., Italie et Suisse 26,600 fr., Russie 10,500 fr., Turquie et Égypte 9,500 fr.

Mercerie et parfumerie. (65,000 kilog. — 235,000 fr., présentant une augmentation de 25,000 kilog. et de 60,000 fr. environ.) — Les envois de la France ont très sensiblement diminué ; ils ont atteint le chiffre de 4,900 fr. seulement, alors qu'en 1901 ils s'étaient élevés à 38.000 fr. Les articles allemands ont profité de cette augmentation (151,350 fr.) à cause de leurs prix réduits.

Fils d'or, galons. (15,000 kilog. — 156,900 fr., contre 20,500 kilog. et 198,000 fr. en 1901.) — La part de la France dans ce chiffre de 156,000 fr. a été de 21,000 fr., contre 35,000 francs pour l'année 1901. L'Autriche a fourni presque la totalité (15,000 fr.). L'Italie ne figure que pour 10,000 fr.

EXPORTATION.

Tabacs en feuilles. (1,924,400 kilog. — 2,483,000 fr.) — L'exportation de 1901 avait été de 2,587,000 kilog. d'une valeur de 3,361,965 fr., soit pour 1902 une diminution de 662,600 kilog. et de 878,925 fr. La plus grande partie du tabac a été dirigée sur l'Égypte. Le reste a été expédié en Hollande (79,200 fr.), en Allemagne (70,380 fr.), en Angleterre (6,660 fr.).

Loupes de noyer et bois de buis (329,600 kilog. — 323,340 fr.), accusant une augmentation sensible sur les chiffres de 1901 qui n'avaient été que de 74,800 kilog. et 74,800 fr. Destinataires :

Angleterre (169,000 fr.), Autriche, Allemagne (20,300 fr.), France (109,000 fr. contre 55,700 fr. en 1901), Grèce (9,600 fr.), Turquie (15,440 fr.).

Maïs, blé, orge, son. (195,800 kilog. 19,580 fr.)

Noisettes. (3,165,000 kilog. — 2,516,320 fr.) — La récolte de l'année 1902 a été médiocre. Les noisettes sont expédiées dans les pays suivants :

Angleterre et colonies . .	15.900 fr.	contre	84.825 fr.	en 1901.
Autriche-Allemagne . . .	1.354.250	—	818.620	—
Belgique, Hollande, Danemark.	17.950	—	210.640	—
Bulgarie-Roumanie . . .	38.060	—	43.980	—
France	112.360	—	363.870	—
Grèce-Amérique.	78.100	—	63.600	—
Italie-Suisse.	72.000	—	64.800	—
Russie	154.110	—	188.640	—
Turquie.	673.585	—	644.850	—

Gommes, noix de Galles. (25,600 kilog. — 51,200 fr.) — Envoyés en Angleterre 10,000 fr., France 19,800 fr., Turquie 21,400 fr.

Haricots blancs. (2,904,000 kilog. — 580,800 fr. contre 2,375,600 kilog. d'une valeur de 427,608 fr.) — La récolte des années 1901 et 1902 n'a pas été très abondante. La France a exporté pour 130,240 fr. en 1902 contre 92,646 fr. en 1901.

Graines de lin. (602,500 kilog. — 132,550 fr. présentant une diminution d'environ 600,000 kilog. sur le total de 1901 :

Destinataires :

Angleterre	62.480 fr.	contre	130.140 fr.	en 1901.
Autriche-Allemagne	30.300	—	76.920	—
France	39.930	—	35.740	—
Grèce, Amérique, Espagne . .	110	—	»	—
Turquie.	»	—	7.800	—

Vapeurs : 497, 575,784 tonnes ; voiliers : 6,971, 33,353 tonnes.

Matières animales.

Moutons. (125,000 têtes — 2,500,000 fr. — Provenant du vilayet d'Erzeroum et expédiés à Constantinople.

Peaux de chèvres. (385,800 kilog.— 617,280 fr.) — L'exportation des peaux de chèvres avait été en 1901, de 580,600 kilog. d'une valeur de 928,960 fr. ; l'exportation de cette année a été donc inférieure d'environ 200,000 fr. à celle de 1901. La France a exporté pour 468,800 fr.

Beurre et œufs. (1,084,000 kilog. — 1,159,880 fr. — contre 797,000 kilog. d'une valeur de 876,700 fr. exportés en 1901.)—La France figure pour 533,000 fr. et tient le premier rang. Le beurre est consommé en Turquie.

TRANSIT PERSAN.

Raisins secs. (1,718,400 kilog. — 858,700 fr. En 1901, l'exportation des raisins secs avait été de 1,383,000 kilog. d'une valeur de 760,650 fr., soit une augmentation de 400,000 kilog. environ pour 1902.)—La majeure partie des raisins est expédiée en Angleterre et en Autriche. La France n'en achète que 18,000 kilogrammes valant 9,000 fr.

Fruits secs. Amandes. (53,400 kilog. — 65,080 fr., contre 58,200 kilog. — 69,840 fr. en 1901). — La France exporte pour 25,160 fr., l'Autriche pour 18,760 fr. et la Turquie 11,160 fr.

Laine et peaux. (10,600 kilog. — 15,900 fr.) — Expédiés en France (9,900 fr.) et en Angleterre (6,000 fr.).

Châles. (17,200 kilog. — 430,000 fr.) — Expédiés en totalité en Turquie.

Tapis. (493,200 kilog. — 2,959,200 fr., contre 384,000 kilog. — 2,005,000 fr. en 1901.

Destinataires :

Angleterre	480.000 fr.	contre	212.400 fr.	en 1901
Autriche-Allemagne . . .	102.000	—	60.000	—
Belgique, Hollande. . . .	12.000	—	6.000	—
Bulgarie-Roumanie. . . .	6.000	—	8.000	—
France	90.000	—	36.000	—
Amérique	483.600	—	270.600	—
Turquie.	1.785.600	—	1.412.000	—

NAVIGATION.

Le mouvement général de la navigation pour le port de Trebizonde a été, en 1902, de 7,468 navires, représentant un tonnage de 609,137 tonnes. Ces chiffres se décomposent comme suit :

Soit, sur la navigation de 1901, une augmentation de 32 vapeurs et de 1,053 voiliers.

Les vapeurs se répartissent de la façon suivante :

Nationalité.	Noms des compagnies.	Nombre.	Tonnage.
Ottomane . .	Mahsoussé et Courdji	153	156.827
Autrichienne	Lloyd.	82	98.718
Française . .	Messageries et Paquet	91	143.491
Russe. . . .	Compagnies d'Odessa et Danubienne	74	61.604
Grecque. . .	Panhellénique.	51	48.891
Italienne . .	Florio-Rubattino.	10	15.949
Allemande .	Deutsche-Levante Linie.	36	50.304

Voiliers :

Ottomans . . .	6.966	32.847 tonnes.
Russes.	4	110 —
Grec.	1	396 —

Le tonnage des navires français ayant mouillé en 1902 dans le port de Trébizonde a augmenté de 33,970 tonnes, augmentation qui est due au passage de plusieurs bateaux supplémentaires. Notre pavillon est exclusivement représenté sur cette rade par la Compagnie des Messageries maritimes et la Compagnie Paquet, qui, toutes deux, ont des services réguliers de quinzaine à l'aller et au retour. Ces deux compagnies auraient intérêt à rendre leur service hebdomadaire ; elles seraient toutes deux certaines d'avoir un fret de retour suffisant pour justifier cette augmentation. Les agents de la Compagnie Paquet ont la faculté de demander des bateaux supplémentaires quand ils le jugent opportun, mais le résultat n'est pas le même, car le commerçant qui réserverait sa clientèle à l'une de nos deux compagnies avec l'assurance d'un service hebdomadaire régulier, ne songera pas à demander, pour un chargement relativement restreint, un bateau supplémentaire aux agents et confiera ses marchandises à l'une des compagnies étrangères desservant Trébizonde.

II.

SAMSOUN.

Montant total des transactions du port de Samsoun pendant l'année 1902 et comparaison avec les chiffres de l'année 1901.

	1901.	1902.	Différence.
		(En francs.)	
Importation . .	16.229.400	14.452.500	— 1.776.900
Exportation . .	17.144.700	29.845.000	+ 12.700.300
	33.374.100	44.297.500	+ 10.923.400

Commerce français.

	1901.	1902.		Différence.
	—	—		—
		(En francs.)		
Importation . .	537.300	451.700	—	85.600
Exportation . .	2.411.400	3.011.600	+	600.200
	2.948.700	3.463.300	+	514.600

Commerce général (Importation).

	1901.	1902.		Différence.
	—	—		—
		(En francs.)		
Allemagne. . .	652.700	453.000	—	199.700
Angleterre . .	3.488.800	3.458.700	—	30.100
Autriche . . .	1.796.400	1.943.800	+	147.400
Belgique . . .	639.700	515.900	—	123.800
France	537.300	451.700	—	85.600
Italie.	2.144.300	1.748.000	—	396.300
Russie	635.000	358.200	—	276.800
Turquie. . . .	5.963.500	5.122.400	—	841.100
Divers	371.700	400.800	+	29.100
	16.229.400	14.452.500	—	1.776.900

Exportation.

	1901.	1902.		Différence.
		—		—
		(En francs.)		
Allemagne.	420.400	1.414.400	+	994.000
Angleterre.	2.176.700	2.120.100	—	56.600
Autriche.	1.123.200	2.656.000	+	1.532.800
Égypte	1.198.400	3.064.000	+	1.865.600
France	2.411.400	3.011.600	+	600.200
Hollande.	138.600	413.700	+	275.100
Italie	316 400	176.700	—	139.700
Russie.	211.900	273.000	+	61.100
Turquie	8.206.200	13.757.600	+	5.551.400
Divers.	941.500	2.957.900	+	2.016.400
Totaux. .	17.144.700	29.845.000	+	12.700.300

Mouvement Général.

	Importation.	Exportation.	Total.
	—	—	—
		(En francs.)	
Allemagne	453.000	1.414.400	1.867.400
Angleterre	3.458.700	2.120.100	5.578.800
Autriche	1.943.800	2.656.000	4.599.800
Belgique	515.900	»	515.900
France	451.700	3.011.600	3.463.300
Italie	1.748.000	176.700	1.924.700
Russie	358.200	273.000	631.200
Turquie	5.122.400	13.757.600	18.880.000
Égypte	»	3.064.000	3.064.000
Hollande	»	413.700	413.700
Divers	400.800	2.957.900	3.358.700
Totaux	14.452.500	29.845.000	44.297.500

Comparaison avec les chiffres correspondants de 1901.

	1901.	1902.		Différence
	—	—		—
		(En francs.)		
Angleterre	5.665.500	5.578.800	—	86.700
Autriche	2.919.600	4.599.800	+	1.680.200
Allemagne	1.073.100	1.867.400	+	794.300
Belgique	639.700	515.900	—	123.800
France	2.948.700	3.463.300	+	514.600
Italie	2.460.700	1.924.700	—	536.000
Russie	846.900	631.200	—	215.700
Turquie	14.169.700	18.880.000	+	4.710.300
Égypte	1.198.400	3.064.000	+	1.865.600
Hollande	138.600	413.700	+	275.100
Divers	1.313.200	3.358.700	+	2.045.500
Totaux	33.374.100	44.297.500	+	10.923.400

IMPORTATION.

L'importation totale du port de Samsoun pendant l'année 1902 a été de 26,046 tonnes présentant sur 1901 une diminution de 1,743 tonnes. Ce mouvement est ainsi réparti :

	1901.	1902.		Différence.
	—	—		—
Allemagne	1.445	1.181	—	264
Angleterre	1.265	1.377	+	112
Autriche	4.484	6.143	+	1.659
Belgique	1.769	1.517	—	252
France	1.888	1.045	—	843
Italie	1.538	1.219	—	319
Russie	3.949	2.692	—	1.257
Turquie	10.783	10.378	—	405
Divers	668	494	—	174
Totaux	27.789	26.046	—	1.743

Farine. — Les farines étrangères ne peuvent pas entrer en concurrence à Samsoun avec les produits indigènes fournis par les nombreux moulins qui fonctionnent dans les environs de la ville. Ainsi que le faisait remarquer le rapport de 1901, les farines de Marseille ne trouveront un débouché momentané sur le marché de Samsoun que le jour où les récoltes de céréales de la région auront manqué.

Café. (304,000 kilog. — 184,300 fr., accusant sur les importations de 1901 une diminution de 105,000 fr.) — C'est l'Italie qui arrive en tête des pays expéditeurs avec 50,300 fr., suivie de près par la France qui importe pour 49,700 fr.

Sel. (2,300,000 kilog. — 227,700 fr.) — Fourni en totalité par l'administration de la Dette publique ottomane dont c'est un des monopoles.

Sucre. (4,829,000 kilog. — 1,260,400 fr.) — L'importation de 1901 avait été de 3,286,000 kilog. d'une valeur de 1,051,500 fr., soit donc une augmentation de 1,543,000 kilog. et de 208,900 fr. pour 1902. Tout le sucre consommé à Samsoun et dans la région a été fourni par les raffineries autrichiennes. Le sucre français ne figure plus sur les statistiques ; la raison en est que le sucre autrichien est moins cher que le nôtre et que la population de Samsoun est habituée au sucre concassé autrichien.

Vins et spiritueux. (573,000 kilog. — 186,200 fr. présentant une augmentation de 121,000 kilog. et de 37,700 fr.) — Provenances :

Allemagne. .	10.400 fr.	(bière).
Autriche. . .	81.600 fr.	(alcool).
France. . . .	1.600 fr.	(liqueurs, champagne et vins).
Russie. . . .	2.000 fr.	(alcool).
Turquie . . .	74.700 fr.	(vins et mastic).

Cotons filés et cotonnades. (1,242,000 kilog. — 1,628,900 francs.) — Provenances :

Allemagne .	30.700 fr.	contre	56.100 fr.	en 1901.
Angleterre . .	76.400	—	193.400	—
Autriche . . .	125.800	—	147.900	—
Belgique . . .	22.800	—	1.600	—
France. . . .	19.600	—	»	
Turquie. . . .	216.700	—	118.800	—
Italie.	1.105.500	—	1.433.800	—
Divers	26.400	—	»	

Ainsi qu'il résulte de l'examen de ce tableau, c'est l'Italie qui fournit la plus grande partie des cotons filés et cotonnades importés à Samsoun. Dans ses rapports pour 1898 et 1899, le Consulat a donné les renseignements les plus précis sur la qualité et les numéros demandés et sur les prix de revient.

Manufactures diverses et tissus. (2,258,000 kilog. — 5,069,700 fr. contre 2,325,000 kilog. — 6,435,000 fr. en 1901). — Les pays de provenances sont :

Allemagne . .	64.600 fr.	contre	37.400 fr.	en 1901.
Angleterre . .	2.876.300	—	3.000.000	—
Autriche . . .	91.800	—	78.200	—
Belgique . . .	3.500	—	13.600	—
France	3.900	—	»	
Italie.	476.800	—	505.600	—
Turquie. . . .	1.402.800	—	2.800.200	—
Divers pays. .	150.000	—	»	

La quantité attribuée à la Turquie représente la valeur des draps connus sous le nom de chayyak, destinés à la confection des vêtements des paysans et des troupes.

Sacs et toile d'emballage. (484,000 kilog. — 314,700 fr. accusant une augmentation de 61,000 fr. sur les chiffres de 1901.)

Métaux divers. (179,000 kilog. — 303,200 fr.) — Sous cette dénomination, il faut comprendre l'étain, le plomb et le zinc. Provenances :

Allemagne	»	contre	3.500 fr.	en 1901.
Angleterre	243.000 fr.	—	126.000	—
Autriche	1.000	—	1.200	—
Belgique	1.900	—	3.500	—
France	22.100	—	15.800	—
Italie.	»	—	4.300	—
Turquie.	35.200	—	17.800	—

Ferronnerie et pointes. (2,869,000 kilog. — 672,300 fr.) — En 1901, l'importation de cet article n'avait été que de 3,942,000 kilogrammes — 1,222,000 fr., soit donc, pour 1902, une diminution de 1,073,000 kilog. et de 549,700 fr. Provenances :

Allemagne	225.000 fr.	contre	477.000 fr.	en 1901.
Angleterre	16.500	—	31.500	—
Autriche	92.600	—	87.200	—
Belgique	222.700	—	379.700	—
France	5.100	—	69.100	—
Italie	2.700	—	700	—
Turquie.	64.300	—	176.800	—
Divers pays	43.400	—	»	—

Quincaillerie. (480,000 kilog. — 311,700 fr., avec une augmentation d'environ 70,000 kilog. et de 40,000fr. sur les chiffres de 1901). — Ces articles sont importés de Constantinople, où ils ont été entreposés ou transbordés, mais sont de fabrication européenne.

Cuirs et peaux tannées. (208,000 kilog. — 623,700 fr., contre 184,000 kilog. et 499,800 fr., soit pour l'année 1902 une augmentation de 24,000 kilog. et de 123,900 fr.) — Provenances :

Allemagne	81.000 fr.	contre	15.400 fr.	en 1901.
Autriche	15.000	—	33.500	—
Belgique	»	—	12.700	—
France	138.000	—	141.800	—
Italie	33.000	—	23.900	—
Russie	6.900	—	»	—
Turquie	349.800	—	272.500	—

Verres à vitre et verrerie. (461,000 kilog. — 299,800 fr.) — La Belgique figure sur les statistiques pour 190,500 fr., l'Autriche pour 55,900 fr., l'Allemagne pour 7,200 fr., la France pour 2,000 fr., la Turquie pour 44,200 fr. Les articles français sont toujours en diminution, tandis que ceux de la Belgique et des autres pays sont en augmentation, et cette préférence n'est due qu'aux prix demandés par nos concurrents.

Pétrole. (2,607,000 kilog. — 326,000 fr.) — Importé en totalité par voiliers de Batoum.

Bougies. (26,000 kilog. — 25,900 fr.). — La France maintient sa position et arrive en tête des pays expéditeurs avec 22,900 fr.

Savon. (579,000 kilog. — 464,200 fr., provenant presque en totalité des îles de l'Archipel.) — La France a dans ces chiffres une faible part de 5,000 fr., contre 459,200 fr. représentant la valeur de 574,000 kilog. importés de la Turquie (îles de l'Archipel).

Produits chimiques. (60,000 kilog. — 101,400 fr.).—Répartis comme suit :

Allemagne 3,300 fr., Angleterre 1,600 fr., France 95,200 fr., Turquie 1,300 fr.

Matériaux de construction. (2,690,000 kilog. — 182,600 francs, dont 32,000 fr. pour la France.) — Le reste provient de Belgique, de Turquie, de Russie.

EXPORTATION.

L'exportation par le port de Samsoun a été, en 1902, de 60,860 tonnes, contre 66,882 en 1901 :

Allemagne	2.936	contre	1.076	en 1901.
Angleterre.	13.936	—	17.507	—
Autriche	1.681	—	2.064	—
Égypte	1.117	—	4.220	—
France	7.254	—	7.005	—
Hollande	942	—	336	—
Italie	455	—	1.524	—
Russie	825	—	471	—
Turquie.	27.857	—	27.737	—
Divers	3.807	—	4.942	—

Avoine. (2,943,000 kilog. — 353,500 fr.) — Il y a une diminution très importante sur l'exportation de 1901, qui avait été de 5,971,000 kilog. d'une valeur de 644,900 fr. Destinations :

Angleterre . . .	232.300	kilogrammes.	278.800	francs.
Autriche . . .	22.900	—	27.500	—
France	3.000	—	400	—
Italie	4.000	—	500	—
Hollande	99.000	—	11.900	—
Russie	128.000	—	15.400	—
Turquie.	17.000	—	2.000	—
Divers	142.000	—	17.000	—

Blé. (4,748,000 kilog. — 721,700 fr., contre 10,148,000 kilog. en 1901, soit une diminution de 5,400,000 kilog.) — Destinations :

Allemagne. . .	6.000	kilogrammes.	9.000	francs.
Angleterre . . .	1.240.000	—	188.500	—
Égypte.	35.000	—	5.300	—
Italie	9.000	—	1.400	—
Russie.	164.000	—	21.900	—
Turquie	2.834.000	—	430.800	—
Divers.	460.000	—	69.900	—

Chanvre (238,000 kilog. — 152,400 fr.). — Répartis comme suit :

Allemagne. . . .	36.000	kilogrammes.	23.000	francs.
Angleterre . . .	40.000	—	25.600	—
Autriche. . . .	3.000	—	1.900	—
Égypte.	2.000	—	1.300	—
France.	38.000	—	37.000	—
Hollande. . . .	44.000	—	28.200	—
Italie	29.000	—	18.600	—
Divers.	26.000	—	16.700	—

En 1901, l'exportation du chanvre avait atteint les chiffres de 285,000 kilog. et de 157,500 fr.

Cocons (38,000 kilog. — 383,800 fr., contre 23,000 fr. en 1901).

France.	20.000	kilogrammes.	202.000	francs.
Turquie	18.000	—	181.800	—

Farine (18,191,000 kilog. — 3,838,300 fr.). — Expédiée en grande partie en Turquie et en petite quantité en Égypte.

Graine jaune (290,000 kilog. — 58,000 fr., contre 267,000 kilog. et 53,400 fr. en 1901).

Allemagne. . .	59.000	kilogrammes.	11.800	francs.
Angleterre. . .	20.000	—	4.000	—
Autriche. . . .	19.000	—	3.800	—
Égypte.	2.000	—	400	—
France.	132.000	—	26.400	—
Hollande. . . .	10.000	—	2.000	—
Italie	5.000	—	1.000	—
Russie.	20.000	—	4.000	—
Turquie	14.000	—	2.800	—
Divers.	9.000	—	1.800	—

Graines oléagineuses (2,982,000 kilog. — 775,500 fr., contre 1,048,000 kilog. et 272,600 fr. en 1901). — Les graines oléagineuses ont été expédiées en grande partie en France, ainsi qu'il résulte de l'examen des chiffres ci-dessous :

Allemagne . . .	485.000	kilogrammes.	126.100	francs.
Angleterre . . .	19.000	—	5.000	—
Autriche	31.000	—	8.100	—
Égypte	6.000	—	1.600	
France	1.368.000	—	355.700	—
Hollande	431.000	—	112.100	—
Italie	139.000	—	36.100	—
Turquie	478.000	—	124.300	—
Divers	25.000	—	6.500	—

La France en avait exporté en 1901 pour 53,500 fr.

Légumes (1,395,000 kilog. — 244,200 fr., contre 1,740,000 kilogrammes et 295,900 fr. en 1901). — Sous cette dénomination, il faut comprendre les haricots, les pois chiches et les lentilles. La France figure dans ces chiffres pour 600,000 kilog., d'une valeur de 105,000 fr.

Maïs (12,317,000 kilog. — 1,355,000 fr.). — En 1901, l'exportation du maïs avait été de 13,223,000 kilog., valant 1,322,300 fr. Le maïs est expédié en Angleterre, en Allemagne, en France, en Hollande, en Italie et en Turquie. La France en a exporté pour 784,000 kilog., d'une valeur de 86,200 fr.

Orge (4,382,000 kilog. — 482,400 fr., contre 3,428,000 kilog. d'une valeur de 342,800 fr. en 1901).

Allemagne . . .	200.000	kilogrammes.	22.000	francs.
Angleterre . . .	2.230.000	—	245.300	—
France	300.000	—	32.000	—
Italie	5.000	—	600	—
Russie	88.000	—	10.000	—
Turquie	840.000	—	92.400	—
Divers	719.000	—	79.100	—

Tabac. (6,616,000 kilog. — 14,599,700 fr. contre 7,377,000 kilogrammes d'une valeur de 4,128,300 fr., en 1901.) — Le tabac représente l'article d'exportation le plus important du port de Samsoun. Destinations :

Allemagne . .	373.000	kilogrammes.	932.500	francs.
Angleterre . . .	50.000	—	300.000	—
Autriche	976.000	—	2.440.000	—
Égypte	913.000	—	2.739.000	—
France	88.000	—	176.000	—
Hollande	193.000	—	241.300	—
Italie	50.000	—	62.500	—
Russie	11.000	—	110.000	—
Turquie	3.509.000	—	5.270.000	—
Divers	453.000	—	2.328.400	—

Œufs. (2,476,000 kilog. — 1,485,600 fr. contre 1,693,000 kilogrammes d'une valeur de 1,100,500 fr.) — L'exportation des œufs sur toute la côte d'Anatolie augmente chaque année au profit de la France :

Allemagne. . .	167.000	kilogrammes.	100.200	francs.
Angleterre. . .	15.000	—	9.000	—
Autriche. . . .	23.000	—	13.800	—
France.	2.196.000	—	1.317.600	—
Russie.	11.000	—	6.600	—
Turquie	36.000	—	21.600	—
Divers.	28.000	—	16.800	—

Peaux diverses. (529,000 kilog. — 1,047,300 fr.) — Destinations :

Autriche. . . .	45.000	kilogrammes.	90.100	francs.
France.	196.000	—	392.000	—
Russie.	6.000	—	12.000	—
Turquie	174.000	—	348.000	—
Divers.	108.000	—	205.200	—

NAVIGATION.

La navigation totale du port de Samsoun, en 1902, a été de 738 vapeurs jaugeant 719,973 tonnes, soit sur le mouvement de 1901, une diminution de 89 navires et une augmentation de 52,730 tonnes.

Allemands. . . .	43	vapeurs.	58.749	tonnes.
Anglais	21	—	29.966	—
Autrichiens . . .	80	—	94.802	—
Français.	108	—	163.576	—
Hellènes.	107	—	99.279	—
Italiens	11	—	17.847	—
Ottomans	314	—	203.740	—
Russes.	52	—	50.095	—
Suédois	1	—	1.109	—
Égyptien.	1	—	810	—
	738	vapeurs.	719.973	tonnes.

1,097 petits caboteurs d'un tonnage de 5,922 tonnes sous pavillon ottoman.

III.

KÉRASSONDE.

Le mouvement général des transactions commerciales par le port de Kérassonde a été, en 1902, de 8,641,505 fr., présentant sur le total de 1901 une diminution de 800,015 fr.

	1901.	1902.	Différence.
		(En francs.)	
Importation.	4.566.585	5.021.300	+ 454.715
Exportation.	4.874.935	3.620.205	— 1.254.730
	9.441.520	8.641.505	— 800.015

Le commerce français est représenté par les chiffres suivants :

	1901.	1902.	Différence.
		(En francs.)	
Importation	179.050	97.145	— 81.905
Exportation	516.940	543.505	+ 26.565
	695.990	640.650	— 55.340

Part des différents pays dans les chiffres relatifs à l'importation :

	1901.	1902.	Différence.
		(Francs.)	
Turquie	1.413.050	1.820.385	+ 407.335
Russie	316.300	145.185	— 171.115
France	179.050	97.145	— 81.905
Divers	2.658.185	2.958.585	+ 300.400
	4.566.585	5.021.300	+ 454.715

Pour l'exportation, ces chiffres sont :

	1901.	1902.	Différence.
		(Francs.)	
Turquie	426.215	457.530	+ 31.315
Russie	1.635.240	1.121.525	— 513.715
France	516.940	543.505	+ 26.565
Divers	2.296.540	1.497.645	— 798.895
	4.874.935	3.620.205	— 1.254.730

Mouvement général (Importation et exportation).

	1901.	1902.	Total.
		(Francs.)	
Turquie	1.820.385	457.530	2.277.915
Russie	145.185	1.121.525	1.266.710
France	97.145	543.505	640.650
Divers	2.958.585	1.497.645	4.456.230
	5.021.300	3.620.205	8.641.505

Comparés à ceux de l'année 1901, ces chiffres donnent les différences suivantes :

	1901.	1902.	Différence.
		(Francs.)	
France	695.990	640.650	— 55.340
Russie	1.951.540	1.266.710	— 684.830
Turquie	1.839.265	2.277.915	+ 438.650
Divers	4.954.725	4.456.230	— 498.495
	9.441.520	8.641.505	— 800.015

IMPORTATION.

Les importations de 1902 comparées à celles de 1901 présentent une augmentation de 454,715 fr. comme valeur et de 330,545 kilog. comme quantité. La France n'a pas profité de cette augmentation, car le total de ses importations n'a atteint en 1902 que le chiffre de 97,145 fr., tandis qu'en 1901 il s'était élevé à 179,050 fr.

A. — Produits alimentaires.

Comestibles (182,855 kilog. — 76,800 fr.) — En 1901 l'importation des comestibles avait été de 256,430 kilog. d'une valeur de 107,520 fr., soit pour 1902 une diminution de 43,575 kilogrammes et de 30,720 fr. Les comestibles comprennent surtout les poissons salés et les viandes séchées provenant de Russie (5,760 kilog. — 2,420 fr.), de Turquie (153,485 kilog., — 66,565 fr.) et de divers pays (18,610 kilog. — 7,815 fr.).

Farine (1,051,180 kilog. — 178,700 fr. contre 1,759,800 kilog. — 299,160 fr. en 1901). — Provenances :

France	1.870 fr.	contre	26.000 fr.	en 1901.
Russie	2.095	—	67.200	—
Turquie	113.430	—	203.620	—
Divers	1.305	—	2.340	—

De l'examen des chiffres comparatifs ci-dessus, il résulte que l'importation des farines de Marseille a très sensiblement diminué en 1902. Cette diminution, qui avait déjà été prévue et annoncée dans le précédent rapport commercial de ce consulat, est due au fait que les farines de Samsoun, dont l'entrée à Kérassonde avait été interrompue en 1901 par suite de l'apparition de la peste à Samsoun et qui avaient été remplacées pendant toute la durée de l'épidémie par les farines de Marseille, ont recommencé en 1902 à approvisionner comme auparavant le marché de Kérassonde. C'est ainsi que sur 1,051,180 kilog. de farine consommés en 1902, il n'en a été importé de Marseille que 11,000 kilog. d'une valeur de 1,870 fr., alors qu'en 1901 l'importation de nos farines avait été de 155,800 kilog. et de 26,000 fr. Si nos produits ne peuvent lutter avec les farines de Samsoun, c'est que les prix en sont relativement élevés.

Vins et spiritueux (103,225 kilog. — 113,500 fr. contre 96,980 kilog. — 106,680 fr. importés en 1901). — Provenances :

Russie 650 fr., Turquie 88,250 fr., divers pays 24,600 fr.

Sel (1,650,000 kilog. — 193,050 fr.). — Exclusivement fourni par l'administration de la Dette publique ottomane qui considère comme contrebande toute fourniture faite par les pays étrangers.

B. — Fils et tissus.

Manufacture et tissus. (366,790 kilog. — 1,320,440 fr.) — L'importation de ces articles, en 1901, avait été de 261,700 kilogrammes, soit pour 1902, une augmentation d'environ 100,000 kilog. et 400,000 fr. Provenances :

France 1,440 kilog. — 7,200 fr., Russie 300 kilog. — 1,200 fr., Turquie 30,000 kilog. — 105,000 fr., divers pays 335,050 kilog. — 1,267,040 fr.

Sacs vides. (105,170 kilog. — 67,300 fr.) — Expédiés en totalité par l'Angleterre.

C. — Métaux.

Ferronnerie. (267,850 kilog. — 53,570 fr. contre 198,350 kilogrammes d'une valeur de 39,670 fr., en 1901.)

Quincaillerie. (108,225 kilog. — 110,400 fr.) — Expédiée en totalité par l'Autriche.

D. — Divers.

Pétrole. (520,000 kilog. — 72,800 fr. contre 536,000 kilog. — 79,800 fr. importés en 1901.) — Importation totale de la Russie.

Bougies. (6,150 kilog. — 9,225 fr. dont les 4,820 kilog. d'une valeur de 7,230 fr. ont été fournis par la France.)

Matériaux de construction. (156,900 kilog. — 62,760 fr.) — Pays de provenances :

France.	89.000 kilogrammes.	35.600 francs.
Turquie	24.000 —	9.600 —
Divers pays . .	43.900 —	17.560 —

Tabac. (51,000 kilog. — 343,500 fr.) — Expédié en totalité par la régie des tabacs de l'Empire ottoman.

Sucre. (1,009,980 kilog. — 403,900 fr.) — Expédié en totalité par l'Autriche.

EXPORTATION.

La valeur totale de l'exportation de Kérassonde n'a été, en 1902, que de 3,620,205 fr., tandis qu'en 1901 elle avait atteint 4,874,935 fr. La diminution est donc de 1,254,730 fr., ce qui est énorme pour ce petit district. Aussi, l'année commerciale 1902 a-t-elle été des plus malheureuses pour Kérassonde.

La récolte des noisettes n'a produit, en 1902, que 70,000 cantars environ, ce qui ne représente que le tiers d'une récolte moyenne évaluée à 200,000 cantars (1,128,200 kilog.). Il n'a été exporté, durant l'année 1902, que 2,701,150 kilog. de noisettes en coques et 2,351,760 kilog. de noisettes décortiquées, ce qui fait un total de 5 millions de kilogrammes contre 7 millions et demi de kilogrammes pour l'année 1901.

Noisettes en coques. (2,701,150 kilog. — 1,080,460 fr. contre 4,192,820 kilog. — 1,719,050 fr. exportés en 1901.) — Destinations :

France.	19.500	kilogrammes.	7.800 francs.
Russie.	2.362.000	—	944.800 —
Turquie	126.940	—	50.775 —
Divers.	192.710	—	77.085 —

Noisettes décortiquées. (2,351,760 kilog. — 1,763,820 fr.) — L'exportation des noisettes décortiquées avait été, en 1901, de 3,357,880 kilog. d'une valeur de 2,685,880 fr. Destinations.

France.	494.550	kilogrammes.	370.915 francs.
Russie.	195.820	—	146.865 —
Turquie	89.950	—	67.460 —
Divers.	1.571.440	—	1.178.580 —

Noix en coques. (2,701,150 kilog. — 1,080,460 fr.) — Expédiées en Autriche, en Turquie et en Grèce.

Noix décortiquées. (36,355 kilog. — 23,630 fr.) — L'exportation de cet article ayant été, en 1901, de 19,080 kilog. d'une valeur de 11,450 fr., il en résulte pour l'année 1902 une augmentation d'environ 12,000 fr. dont la France a profité pour moitié.

Haricots. (93,270 kilog. — 18,650 fr., avec une diminution d'environ 4,000 fr.) — Destinations :

France.	28.940	kilogrammes.	5.790 francs.
Turquie	41.430	—	8.280 —
Divers.	22.900	—	4.580 —

Planches de sapin. (2,261 mètres cubes — 90,440 fr.) — Expédiées : en Russie (385 mètres cubes — 15,400 fr.) ; en Turquie (1,876 mètres cubes — 75,040 fr.).

B. — Matières animales.

Peaux de chèvres et moutons. (127,520 kilog. — 172,150 fr.) — La France en a reçu pour 79,980 kilog. et 107,975 fr., la Russie pour 2,140 kilog. et 2,890 fr., la Turquie 38,400 kilog. et 51,835 fr., et les divers pays pour 7,000 kilog. et 9,450 fr.

Moutons. (3,140 têtes — 29,830 fr.) — Expédiés à Constantinople.

NAVIGATION.

La navigation du port de Kérassonde a été, en 1902, de 372 vapeurs, jaugeant 412,864 tonnes, et de 20 voiliers, jaugeant 2,635 tonnes, soit en tout 390 bâtiments donnant un total général de 415,499 tonnes, d'où une diminution de 41 bâtiments et de 22,081 tonnes.

Pavillons.

Français	14	20.256 tonnes.
Russes	52	52.564 —
Ottomans . . .	148	159.783 —
Autrichiens. . .	83	97.878 —
Italiens	11	17.847 —
Hellènes	52	49.788 —
Allemands . . .	10	14.748 —
	372	412.864 tonnes.

Voiliers.

Russes.	7	705 tonnes.
Ottomans. . . .	13	1.930 —
	20	2.635 tonnes.

Les voiliers ottomans jaugeant moins de 50 tonnes ne figurent pas sur ce tableau.

IV.

ORDOU.

Total du mouvement général du port d'Ordou pendant l'année 1902 et comparaison avec celui de 1901.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
Importation . .	1.897.100	3.070.040	+ 1.172.940
Exportation . .	3.487.100	5.602.900	+ 2.115.800
	5.384.200	8.672.940	+ 3.288.740

Commerce français.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
Importation . .	40.500	42.730	+ 2.230
Exportation . .	494.125	1.128.900	+ 634.775
	534.625	1.171.630	+ 637.005

Importation.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
France	40.500	42.730	+ 2.230
Russie	211.980	182.630	— 28.350
Turquie. . . .	728.100	613.095	— 115.005
Divers	916.520	2.231.585	+ 1.315.065
	1.897.100	3.070.040	+ 1.172.940

Exportation.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
France	494.125	1.128.900	+ 634.775
Russie	325.000	263.300	— 61.700
Turquie. . . .	1.480.975	3.236.700	+ 1.755.725
Divers pays . .	1.187.000	974.000	— 213.000
	3.487.100	5.602.900	+ 2.115.800

Mouvement général.

	1901.	1902.	Total.
	—	—	—
		(En francs.)	
France	42.730	1.128.900	1.171.630
Russie	182.630	263.300	445.930
Turquie. . . .	613.095	3.236.700	3.849.795
Divers	2.231.585	974.000	3.205.585
	3.070.040	5.602.900	8.672.940

Comparaison avec les chiffres de 1901.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
France.	534.625	1.171.630	+ 637.005
Russie	536.980	445.930	— 91.050
Turquie	2.209.075	3.849.795	+ 1.640.720
Divers	2.103.520	3.205.585	+ 1.102.065
Totaux . . .	5.384.200	8.672.940	+ 3.288.740

IMPORTATION.

Coloniaux. (1,000,000 de kilog.— 552,000 fr. contre 300.000 kilog. — 165,000 fr. en 1901.)— Fournis presque en totalité par l'Autriche.

Pétrole. (300,000 kilog.— 57,600 fr.)— Importé en totalité de Russie par voiliers.

Sel. (2,000,000 de kilog.— 240,000 fr.)— Fourni par l'administration de la Dette Publique Ottomane.

Farine. (500,000 kilog.— 85,200 fr.)— Importe presque en totalité de Samsoun. Les farines de Marseille ne peuvent trouver de débouché sur le marché d'Ordou par suite de l'absence de communication directe entre Marseille et Ordou.

Peaux et cuirs. (30,000 kilog. — 57,600 fr. contre 50,000 kilog. 100,000 fr.)— Importés en 1901.— La France arrive en tête des pays expéditeurs avec 35,230 fr. suivie par la Russie avec 22,370 fr.

Manufacture et cotons filés. (500,000 kilog. — 1,440,000 francs contre 150,000 kilog. — 400,000 fr.) — La France ne figure pas dans ces chiffres.

Quincaillerie. (100,000 kilog. — 129,600 fr.)— Presque les mêmes chiffres qu'en 1901.

Ferronnerie et métaux. (100,000 kilog. — 57,840 fr. contre 137,500 kilog. — 80,000 fr. importés en 1901.)

Tabacs manufacturés. (30,000 kilog.— 162,800 fr.)— Provenant de la régie co-intéressée des tabacs de l'Empire Ottoman.

EXPORTATION.

Haricots. (2,000,000 de kilog.—400,000 fr.)— En 1901 l'exportation des haricots avait été de 3,000,000 de kilog. d'une valeur de 600,000 fr. ; il en résulte donc une diminution de 1,000 000 de kilog. et de 200,000 fr. pour 1902. Les trois quarts de cette quantité, soit 150,000 kilog., ont été expédiés en France et le reste a été dirigé sur la Turquie.

Maïs. (8,000,000 de kilog.— 2,000,000 de fr.). — Accusant une diminution de 2,000,000 de kilog. comme quantité et présentant une augmentation de 1,000,000 de fr. comme valeur sur les chiffres de 1901.

France	400.000 kilog.	100.000 francs.
Turquie	7.434.000 —	1.858.500 -
Divers	166.000 —	41.500 —

Noisettes en coques. (500,000 kilog. — 750,000 fr. contre 1,000,000 de kilog.— 410,000 fr. exportés en 1901).— La Russie et la Turquie en ont exporté la totalité.

Noisettes décortiquées. (500,000 kilog. — 750,000 fr.). — En 1901, l'exportation de cet article n'avait été que de 250,000 kilog. et de 200,000 fr., soit pour 1902 une augmentation de 250,000 kilog. et de 550,000 fr. La France qui, en 1901, n'avait pas exporté de noisettes décortiquées en a exporté en 1902 pour 150,000 kilog. d'une valeur de 225,000 fr. Le reste est partagé entre l'Autriche et les divers pays.

Chanvre. (20,000 kilog.—11,000 fr.)—Exactement les mêmes chiffres qu'en 1901, avec seulement une augmentation de 1,000 fr. pour la valeur. La plus grande partie a été expédiée en France.

Peaux de chèvres et de moutons. (200,000 kilog. — 200,000 fr. contre 40,000 kilog. — 37,000 fr. exportés en 1901). — La France seule a reçu cette quantité.

Moutons. (100,000 têtes— 100,000 fr.)— Dirigés sur Constantinople.

Œufs. (384,000 kilog. — 400,000 fr. contre 320,000 kilog. — 280,000 fr.) — Il y a encore une augmentation assez sensible sur l'exportation des œufs. La France en a exporté cette année pour 260,400 fr. Le commerce des œufs prend une extension très considérable sur toute la côte d'Anatolie et c'est surtout la France qui en bénéficie.

NAVIGATION.

Le mouvement de la navigation du port d'Ordou en 1902 a été de 259 bateaux à vapeur, jaugeant 271,685 tonnes, et de 5 voiliers jaugeant 900 tonnes, soit en tout 264 bâtiments représentant 272,585 tonnes. Comparés à ceux de 1901, ces chiffres donnent une diminution de 12 vapeurs et une augmentation de 2,938 tonnes.

Vapeurs.

Français. . . .	4	5.250 tonnes.
Russes.	52	52.564 —
Ottomans. . . .	148	159.783 —
Hellènes	52	49.788 —
Italiens.	3	4.300 —
	259	271.685 tonnes.

Voiliers.

Russes.	3	300 tonnes.
Hellènes	2	600 —
	5	900 tonnes.

VI.

TRIPOLI OU TIRÉBOLI.

Mouvement général du commerce de Tripoli et comparaison avec les chiffres de 1901.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
Importation . .	965.500	751.470	— 214.030
Exportation . .	1.144.600	942.555	— 202.045
	2.110.100	1.694.025	— 416.075

Commerce français.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
Importation . .	13.800	4.000	— 9.800
Exportation . .	51.200	110.710	+ 59.510
	65.000	114.710	+ 49.710

Dans les chiffres de l'**importation**, les divers pays sont représentés par les totaux ci-dessous qui, comparés à ceux de 1901, donnent les différences suivantes :

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
France	13.800	4.000	— 9.800
Russie	73.310	68.260	— 5.050
Turquie. . . .	419.590	334.850	— 84.740
Divers	458.800	344.360	— 114.440
	965.500	751.470	— 214.030

Exportation.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
France	51.200	110.710	+ 59.510
Russie	372.200	298.900	— 73.300
Turquie. . . .	571.100	214.055	— 357.045
Divers	150.100	318.890	+ 168.790
	1.144.600	942.555	— 202.045

Mouvement général.

	Importation.	Exportation.	Total.
	—	—	—
		(En francs.)	
France	4.000	110.710	114.710
Russie	68.260	298.900	367.160
Turquie. . . .	334.850	214.055	548.905
Divers	344.360	318.890	663.250
	751.470	942.555	1.694.025

Comparaison avec les chiffres de 1901.

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
France	65.000	114.710	+ 49.710
Russie	445.510	367.160	— 78.350
Turquie. . . .	990.690	548.905	— 441.785
Divers	608.900	663.250	+ 54.350
	2.110.100	1.694.025	— 416.075

IMPORTATION.

Manufactures et cotons filés. (45,000 kilog. — 135,000 fr.) — En 1901, l'importation de ces articles avait été de 110,400 kilog. d'une valeur de 331,200 fr. L'Angleterre et l'Autriche ont fourni la totalité.

Farine. (320,000 kilog. — 70,060 fr. contre 380,000 kilog. — 68,400 fr. importés en 1901.) — Les farines sont fournies par la Turquie et la Russie.

Sel. (590,000 kilog. — 61,200 fr.) — Fourni par l'administration de la Dette Publique Ottomane.

Pétrole. (152,000 kilog. — 21,500 fr.) — Expédié de Batoum par voiliers.

Peaux et cuirs. (42,690 kilog. — 58,300 fr.) — Provenances :

France.	680	kilogrammes.	3.100	francs.
Russie	32.000	—	33.500	—
Turquie	8.960	—	16.700	—
Divers.	1.050	—	5.000	—

Fer, cuivre, clous et acier. (437,400 kilog. — 124,600 fr.) — Comme toujours, l'Angleterre, l'Allemagne, l'Autriche et la Belgique concourent à la fourniture de ces articles.

Savon, huile et olives. (62,100 kilog. — 43,520 fr.) — Fournis en totalité par la Turquie. Les autres pays ne figurent pas sur les statistiques de 1902.

EXPORTATION.

Noisettes en coques. (1,039,400 kilog. — 415,760 fr.) — L'exportation des noisettes en coques avait été, en 1901, de 1 million de kilogrammes d'une valeur de 400,000 fr. ; il en résulte pour 1902 une augmentation de 39,000 kilog. et de 15,760 fr. Les pays qui ont exporté les noisettes en coques sont :

Russie.	429.400	kilogrammes.	171.700	francs.
Turquie	60.000	—	20.000	—
Divers.	560.000	—	224.000	—

Noisettes décortiquées. (119,000 kilog. — 178,500 fr contre 100,000 kilog. — 80,000 fr. en 1901.) — Les noisettes décortiquées ont été exportées par :

France.	16.000	kilogrammes.	24.000	francs.
Russie	56.000	—	84.000	—
Turquie	5.000	—	7.500	—
Divers pays . .	42.000	—	63.000	—

Noix en coques. (81,500 kilog. — 26,895 fr.) — Expédiées en totalité en Turquie.

Haricots. (88,000 kilog. — 18,200 fr. contre 350,000 kilog. — 52,500 fr. en 1901.) — La France en a exporté pour 16,700 kilogrammes — 3,460 fr., la Turquie pour 51,300 kilog. — 16,600 francs, et divers pays pour 20,000 kilog. — 4,140 fr.

Peaux de chèvre et de moutons. (39,000 kilog. — 97,500 fr.) — C'est la France qui a exporté la majeure partie, soit 33,300 kilog. — 83,250 fr. — Expédiés en totalité en Turquie.

Bois de chauffage et de construction. (800,000 kilogrammes — 30,000 fr.)

NAVIGATION.

Le mouvement total de la navigation du port de Tiréboli a été, en 1902, de 103 bateaux à vapeurs jaugeant 108,099 tonnes et de 34 voiliers jaugeant 2,935 tonnes, soit en tout 137 bâtiments représentant 111,031 tonnes.

Russes.	13 vapeurs.	13.596 tonnes.
Ottomans. . . .	90 —	94.500 —
	103 vapeurs.	108.096 tonnes.
Russes.	3 voiliers.	170 —
Ottomans.	31 —	2.765 —
	137 voiliers.	111,031 tonnes.

CONCLUSION.

La conclusion des rapports commerciaux rédigés par les Consulats de France en Orient est sensiblement la même d'année en année quelle que soit la région que ces rapports concernent. On ne saurait trop insister sur les mêmes points, encore que la répétition des mêmes conseils puisse paraître fastidieuse. Nos commerçants se laisseront de plus en plus distancer en Orient par leurs concurrents étrangers, s'ils ne se décident pas à joindre à l'incontestable qualité de leurs produits, plus de complaisance dans la recherche des goûts de leurs clients et dans leurs efforts pour leur offrir des prix et des produits en rapport avec ces goûts.

L'envoi de voyageurs de commerce spécialisés non seulement pour certains articles, mais encore pour certaines régions, est un des grands éléments du succès de nos concurrents allemands et autrichiens. Que les importateurs français les imitent donc. Un journal de Constantinople a annoncé récemment qu'un groupe important de commerçants français allait entreprendre cet automne un voyage d'étude dans les principales échelles du Levant, sous le patronage et avec le concours du Comptoir National d'Escompte, du Crédit Lyonnais, de la Banque Ottomane, etc., etc. Bien que Trébizonde ne soit pas compris dans l'itinéraire de cette tournée, il y a là une initiative dont tout notre commerce d'Orient ne pourra que bénéficier et à ce titre nous souhaitons vivement que l'effort soit aussi général et aussi complet que possible.

Gaston MOREAU,

Gérant du Consulat de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 3 DÉCEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 285

TURQUIE D'ASIE

Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.

VENTE AU NUMÉRO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 30 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIS

Numéros.			Prix.
266.	—	**Russie** : Situation économique et financière de la Russie en 1902	» 20
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902	» 20
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial)	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902	» 30

TURQUIE D'ASIE

Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902 (1).

I. Aperçu général.

II. Industrie locale.

III. Travaux publics et chemins de fer.

IV. Compagnies d'assurances.

V. Exploitations minières.

VI. Situation financière en 1902.

VII. Mouvement maritime en 1902.

VIII. Commerce de Smyrne en 1902.

IX. Exportations.

X. Importations.

XI. Facilités offertes au commerce français dans ses relations avec Smyrne.

XII. Conseils aux exportateurs français.

---

(1) A ce tableau étaient joints des tableaux statistiques détaillés dont on peut prendre connaissance à l'Office national du Commerce extérieur, 3, rue Feydeau.

I.

Aperçu général.

Smyrne... Smyrne, seconde ville de l'Empire ottoman par sa population, est la principale place commerciale de la Turquie. L'Asie Mineure, montagneuse et peu accessible dans son ensemble, présente quelques profondes coupures dirigées de l'Ouest à l'Est, dont les deux principales, les vallées du Méandre et de l'Hermus, viennent déboucher près de Smyrne. En facilitant les communications, de l'Ouest à l'Est, ces deux vallées ont orienté sur Smyrne les courants commerciaux de l'Asie Mineure occidentale, et en découpant profondément la baie au fond de laquelle se trouve notre port, la mer a permis aux navires des plus forts tonnages de venir chercher les produits du sol à l'intérieur même du pays. La situation de Smyrne est donc privilégiée, c'est la cause de sa prospérité, intimement liée à la richesse et au développement de l'Asie Mineure occidentale. Sa population, qui n'est sujette à aucun recensement, ne peut être qu'approximativement évaluée, mais on ne croit pas exagérer en l'estimant à 300,000 habitants au moins.

Les vallées qui débouchent non loin du fond de la baie de Smyrne sont riches et bien cultivées : orge, fèves, coton, olives, opium, vallonée, miel, amandes, figues, raisins, noix de Galles, sont les produits que les navires peuvent venir charger à Smyrne, tandis qu'ils doivent lui apporter non seulement les marchandises nécessaires à une vaste région agricole, mais encore les articles demandés par une grande ville dont les besoins sont les mêmes que ceux de toute cité européenne de même population.

Le sous-sol de la région de Smyrne est plus riche encore que le sol : malheureusement le régime administratif de la Turquie met tant d'entraves à l'exploitation minière et à la grande industrie, que ces deux facteurs du développement économique du pays ne représentent encore qu'une part insignifiante de sa richesse; celle-ci serait certainement considérable si, à l'agriculture qui assure déjà sa prospérité, la circonscription de Smyrne pouvait adjoindre l'exploitation de son sous-sol et des industries qui ne pourraient que trouver avantage à s'installer dans le pays.

Avant d'aborder l'étude des différents articles d'importation et d'exportation de la place, nous essaierons de donner une idée de la situation du pays au point de vue de l'industrie locale (II), des chemins de fer et des travaux publics (III), de

compagnies d'assurances (IV), des exploitations minières (V), de la situation financière de la place (VI). Puis nous examinerons le mouvement maritime de Smyrne (VII). Nous passerons ensuite en revue le commerce de Smyrne dans son ensemble (VIII) ; les principaux produits exportés de Smyrne et pour lesquels nos négociants pourraient s'adresser à la place de Smyrne, s'ils ne le font déjà (IX), et les articles d'importation, insistant plus spécialement sur ceux qui intéressent le commerce français (X).

Enfin nous terminerons cette étude par l'examen des facilités mises à la disposition de nos négociants dans leurs relations avec Smyrne (XI), et par les conseils que nous croyons devoir donner aux commerçants et industriels français qui désirent faire des affaires avec notre région (XII).

En ce qui concerne l'agriculture, on trouvera des données sur sa situation en examinant les divers articles de l'exportation de notre place.

II.

Industrie locale.

Le rapport de ce poste pour l'année précédente indique quelles sont les causes qui arrêtent dans ce pays l'essor d'une industrie qui, vu la présence des matières premières, pourrait être très développée dans certaines branches. Nous retrouverons ces causes en parlant, plus loin, des exploitations minières ; il est donc inutile d'y revenir ici. Nous nous bornerons à constater que l'état dans lequel se trouve l'industrie à Smyrne est à peu près le même que celui qui était signalé dans le précédent rapport (annexe du *Moniteur officiel du Commerce*, n° 217, 1903).

Quelques efforts sont faits pour favoriser l'industrie des tanneries, et même pour amener la suppression des droits de douane sur les peaux brutes.

Une importante filature de coton représente seule à Smyrne l'industrie moyenne.

La petite industrie locale continue à fabriquer des eaux-de-vie de mauvaise qualité, des glaces argentées, des parapluies, de la parfumerie, des cahiers de papier et de papier à lettres, des cadres dorés, de la bijouterie. L'île de Mételin offre une certaine activité industrielle avec ses fabriques d'huile de sulfure et ses manufactures de savon.

III.

Travaux publics et chemins de fer.

Des travaux publics, il y a malheureusement peu de choses à dire, et l'administration ottomane ne déploie pas une bien grande activité de ce côté.

Il existe autour de Smyrne un réseau de routes assez bien entretenues reliant la ville avec divers centres de sa banlieue, mais en dehors de ces voies, il n'existe guère que des routes rudimentaires peu praticables dans la mauvaise saison. L'île de Mételin seule possède un réseau de bons chemins.

Aucune entreprise importante n'a été faite l'année dernière dans la circonscription de Smyrne ; en dehors de la construction d'un quai dans le port de Tchesmé.

Les chemins de fer pénétrant de Smyrne dans l'Asie Mineure appartiennent aux deux compagnies ottomanes de Smyrne-Cassaba et prolongements et du chemin de fer d'Aïdin. En dehors de ces deux réseaux, le vilayet de Koniah, qui fait partie de la circonscription de Smyrne, est traversé par la ligne de la Compagnie des chemins de fer d'Anatolie, qui réunit Constantinople (Haïdar-Pacha) à Afion-Kara-Hissar, point terminus de la ligne de Smyrne-Cassaba et prolongements et à Koniah. Nous devons à l'obligeance de M. Paul Gaudin, directeur de la ligne de Smyrne à Cassaba et prolongements, de pouvoir donner un résumé des principales opérations des deux compagnies qui touchent à Smyrne.

Compagnie ottomane de Smyrne à Cassaba et prolongements.

Les principales villes desservies sont : Menemen, Magnésie, Cassaba, Alashéir, Onehak et Afion-Kara-Hissar sur la ligne principale ; de Magnésie, un embranchement se dirige vers Akhissar, Kirkagadji et Soma.

Les tronçons de Smyrne à Cassaba et de Magnésie à Soma constituent l'ancien réseau, de Cassaba à Afion-Kara-Hissar, le nouveau réseau. La longueur de l'ancien réseau est de 266 kilomètres, celle du nouveau de 251 kilomètres, au total 517 kilomètres.

La compagnie jouit d'une garantie du gouvernement ottoman portant sur les 50 0/0 des recettes brutes pour l'ancien réseau et calculée à raison de 830 liv. tq. 76 (18,873 francs) par kilomètre pour le nouveau réseau.

L'administration de cette société est française ainsi que ses fonctionnaires supérieurs et la plupart de ses ingénieurs. Le capital engagé dans cette entreprise est de 16,000,000 de fr. Elle a en outre émis pour 125,754,000 fr. d'obligations, rapportant 4 0/0 d'intérêts (561,121,500 fr. d'obligations pour l'ancien réseau, 69,632,500 pour le nouveau). On estime à plus de 80 0/0 la part des capitaux français engagés dans cette affaire.

Les revenus nets ont été en 1902 (garantie comprise) de 9,133,308 fr. 21, soit 17,650 fr. environ par kilomètre. Le dividende distribué aux actionnaires, qui a été de 4 1/2 0/0 en 1901 a été fixé à ce chiffre pour 1903 à l'assemblée générale. La compagnie a transporté, en 1902, 1,658,835 voyageurs et 234,791 tonnes de marchandises. Les principaux éléments de son trafic sont, à l'exportation : les céréales, l'orge, le blé, les fèves, les vesces, les vallonées, le coton, la réglisse, le sésame, les melons, le minerai d'émeri, les tapis ; à l'importation : les bois de construction, le sel marin, le pétrole, les épices, les objets manufacturés divers. La vitesse des trains de voyageurs est d'environ 30 kilomètres à l'heure.

La Compagnie ottomane du chemin de fer d'Aïdin est administrée par une société anglaise. Les principales villes qu'elle dessert soit sur la ligne principale qui va de Smyrne à Dinaïr, soit sur ses 7 embranchements, sont Turbali, Odemish, Tirch, Ayassonlonk (Ephèse), Sokia, Aïdin, Nazli, Seraïkeni, Denizli, Chivril et Dinoïr. La ligne suit en grande partie la vallée du Méandre, sa longueur totale est de 516 kilomètres 500. Elle ne jouit d'aucune garantie de l'Etat. Les recettes brutes se sont montées en 1902 à 7,438,290 fr. 75, soit 14,401 fr. par kilomètre : son capital-actions se monte à 22,298,500 fr. et l'intérêt servi aux actionnaires en 1902 a été de 4 0/0. La Société a émis pour 74,278,900 fr. d'obligations, divisées en obligations anciennes de 5 0/0 et 6 0/0 et nouvelles obligations de 4 0/0 et 5 0/0.

Ses lignes ont transporté en 1902 287,862 tonnes 1/2 et 945,467 voyageurs. Les éléments de son trafic sont les mêmes que ceux de la ligne de Cassaba, plus les figues et le chrome. La vitesse de ses trains de voyageurs est d'environ 30 kilomètres à l'heure.

En dehors de ces lignes et des tramways de la Société des quais de Smyrne, il n'existe aucune autre voie ferrée dans les vilayets d'Aïdin ou de l'Archipel. Le vilayet de Koniah est ainsi que nous l'avons dit, traversé par la ligne de Haïdar-Pacha à Koniah. Aucune ligne ou section de ligne n'a été ouverte à l'exploitation en 1902 dans cette circonscription consulaire.

Parmi les lignes dont les travaux sont concédés et actuellement à l'étude se trouve celle de Koniah à Eregli, de 200 kilomètres fragment de la ligne de Constantinople à Bagdad. Elle est le prolongement de la ligne des chemins de fer d'Anatolie.

IV.

Compagnies d'assurances.

Le rapport de ce poste pour l'année 1901 a donné des détails très complets sur la situation de ces compagnies à Smyrne. Il nous suffira de dire que depuis l'époque de la publication de ce rapport, trois nouvelles compagnies ont entrepris des opérations à Smyrne, ce sont: l' « Urbaine », de Paris ; l'Union anglaise et la Compagnie espagnole, « la Polar. » Enfin une autre Compagnie espagnole « la Union et le Phénix », s'occupe de fonder une agence dans notre ville. En revanche deux compagnies, l' « Helvetia » et la « Suddeutsche » ont supprimé leurs agences à Smyrne.

V.

Exploitations minières.

Nous avons dit, au début de ce rapport, que le sous-sol de l'Asie Mineure était fort riche en minerais, mais que des obstacles d'ordres divers s'opposaient à son exploitation, qui n'est encore qu'à l'état rudimentaire. On peut dire que le principal de ces obstacles est le régime administratif de l'Empire: la difficulté des communications ne vient qu'en second lieu.

Nous diviserons cette étude en cinq parties: minerais exploités, richesses minérales latentes ; capitaux engagés dans les entreprises minières ; formalités à remplir pour obtenir une concession de mines ; difficultés pratiques à vaincre pour arriver à commencer une exploitation et la poursuivre.

Minerais exploités.

Vilayet d'Aïdin. — Dans le vilayet d'Aïdin, on n'exploite d'une façon industrielle que le chrome, l'émeri et l'antimoine. C'est le meilleur chrome du monde (il varie de 48 0/0 à 55 0/0 d'oxyde de chrome) ; il contient toutefois de la silice en forte proportion, ce qui est une gêne pour l'industrie de l'acier ; malheureusement l'exagération des droits du fisc qui oscillent entre 11 et 22 francs par tonne et les difficultés des communications rendent l'exploitation de ce minerai difficile et coûteuse et les conditions générales défectueuses du régime des

mines en Turquie sont encore un plus grand obstacle au développement des exploitations du chrome.

Le chrome d'Asie Mineure est en concurrence avec celui qui provient de Grèce, de Hongrie, de la Nouvelle-Calédonie et de Terre-Neuve. Dans ces pays, le fisc n'exige que des droits très modérés (inférieurs à un franc par tonne). Le prix de revient présente donc une marge considérable pour la lutte industrielle.

Les marchés ouverts au chrome sont l'Angleterre pour les degrés les plus élevés ; l'Amérique pour la marchandise moyenne ; les demandes de la France n'ont que peu d'importance.

L'émeri ne se rencontre que dans l'île de Naxos (Grèce) et en Anatolie. C'est dans le vilayet d'Aïdin que se trouvent les centres de production les plus importants. Leur rendement varie de 10,000 à 12,000 tonnes par an qui suffisent à l'industrie avec les 2,000 ou 3,000 tonnes exportées de Naxos. Les droits du gouvernement ottoman (17 fr. par tonne) sont excessifs vu les frais énormes que le minerai subit comme transport jusqu'au point d'exportation.

Il y a eu, en 1901, de la part des Américains une tentative de trust de la production de l'émeri, mais elle n'a pas abouti et la vente est redevenue libre. Les qualités supérieures sont exportées en Angleterre et aux États-Unis ; les secondes qualités vont en Allemagne ; la France et les autres États ne demandent que de petites parties par le Havre ou Dunkerque ou s'approvisionnent sur les marchés étrangers.

L'antimoine de l'Asie Mineure est connue dès la plus haute antiquité ; la mine de Tchinly-Kaya, près d'Odemich, était déjà exploitée sous la domination romaine ; son exploitation a été reprise depuis 50 ans, mais elle a subi toutes sortes de vicissitudes à la suite des écarts du marché du régule d'antimoine, dont la valeur a varié depuis vingt ans entre 4 et 1, prix de revient restant fixe. Il existe beaucoup de gisements d'antimoine, mais aucun autre que celui de Tchinly-Kaya n'est en exploitation.

Les exportations varient comme minerai lavé entre 3,000 et 1,500 tonnes par an ; la consommation d'antimoine est limitée, car elle ne s'applique qu'à peu d'industries.

Vilayet de Koniah. — Il n'y a, pour ainsi dire, pas de mine en exploitation dans ce vilayet ; il n'y a guère d'autre entreprise en marche régulière que les gisements de sels gemmes de Kotch-Hissar, qui alimentent en grande partie le plateau central d'Anatolie ; c'est un monopole de la dette publique ottomane.

Vilayet de l'Archipel. — Les richesses minières de l'Archipel, qui sont nombreuses ainsi que nous le verrons plus loin, ne donnent lieu à aucune exploitation sérieuse suivie, mais seulement à des tentatives isolées.

Richesses minérales latentes.

Vilayet d'Aïdin. — Le vilayet d'Aïdin a une minéralisation très étendue; c'est ainsi qu'on rencontre les minéraux suivants, qui ne donnent lieu à aucune exploitation :

Le fer, en grande quantité et avec des teneurs riches;

Le cuivre, affleurements nombreux et étendus;

Le manganèse, gisements isolés (en poches ou en chapelet); teneur médiocre; la plupart du temps transports difficiles;

Le mercure, différents gisements donnent lieu à des travaux de prospection en cours;

Le plomb argentifère; il existe des gisements anciens dont il serait possible de traiter les stocks d'après des méthodes modernes, en même temps qu'on poursuivrait une exploitation rationnelle des filons comme on l'a fait au Laurium, en Grèce et à la mine de Balia-Karaïdin, dans le vilayet de Brousse. Le régime minier rend malheureusement les traitements industriels très difficiles, et il y a peu de tentatives dans ce sens. La Société du Laurium fait actuellement des études pour exploiter des gisements importants voisins de la mer;

L'or; le sulfo-arseniure de fer aurifère (mispickel) est très commun.

Plus de 25 gisements sont connus; ils renferment toujours de l'or dans des proportions appréciables pour un traitement industriel; la minéralisation sous forme de chapelets est très capricieuse; l'extraction est coûteuse; les stocks sont incertains et les difficultés administratives considérables; on ne saurait donc recommander des tentatives qui présentent autant d'aléas. On a reconnu dans la vallée du Caïstre des fours de réduction datant de l'époque romaine et dans la vallée supérieure du Pactole des gisements auxquels on attribue la fortune des rois de Lysdie; à cette époque, il est vrai, la main-d'œuvre des esclaves ne coûtait que bien peu de chose et l'or avait une valeur relative toute différente de celle d'aujourd'hui.

En dehors de ces minerais, on trouve dans le vilayet d'Aïdin de nombreux gisements des substances minérales suivantes : charbon de terre, soufre, carbonate de magnésie, et, en outre, de la pierre meulière, de la pierre lithographique, des marbres blancs et de couleur et des sables pour la verrerie.

On a vu deux entreprises tenter l'exploitation du charbon de terre. C'est un charbon pauvre (lignite) qui ne convient pas, en général, aux besoins de l'exportation, ces entreprises n'ont pas, après plusieurs années de sacrifices, donné de résultats appréciables bien qu'elles aient absorbé des capitaux assurément

importants et que leur situation près de la mer soit essentiellement privilégiée. Outre que ce charbon a une puissance calorique limitée, il donne parfois lieu à des phénomènes de décomposition et son emploi est très incertain. Il ne répond pas aux besoins de la navigation et comme il n'existe sur place aucune industrie il n'est pas demandé.

Vilayet de Koniah. — Il y a dans ce vilayet des gisements de chrome situés dans les flancs du Taurus qui regardent la mer; les difficultés de communication sont, d'ailleurs, considérables et le prix des transports actuellement trop élevé pour que le prix de revient des minerais latents soit en état d'être offert au marché.

Vilayet de l'Archipel. — Dans le vilayet de l'Archipel on trouve le reflet des productions minières du vilayet d'Aïdin, les îles n'étant en somme que des épaves du même continent.

On y trouve le chrome, le manganèse pauvre, le plomb argentifère, l'antimoine, et, bien que les transports y soient moins difficiles qu'en Anatolie, l'accès à la mer étant plus rapide, il n'y a, ainsi que nous l'avons dit plus haut, pas d'exploitation.

Sans doute avec le temps et une amélioration de régime les grandes îles comme Rhodes, Chio, Samos, Nicaria, ouvriront-elles leurs ressources minières, comme l'ont fait les îles de l'Archipel hellénique dont le régime minier est plus libéral.

Capitaux engagés dans les entreprises minières.

Jusqu'à présent les capitaux français engagés dans les industries minières de la circonscription de Smyrne n'ont pas donné de résultats quoiqu'ils aient atteint plus de 2 millions.

L'ensemble des capitaux immobilisés effectivement dans les mines des vilayets qui nous occupent n'est pas considérable, parce que, à cause du manque de sécurité, on n'a pas fait d'établissements miniers industriels; il ne dépasse, sans doute, pas 5 ou 6 millions de francs.

Les mines en exploitation réelle sont presque toutes aux mains anglaises.

Quant aux carrières elles sont exclusivement aux mains de petits exploitants ruraux, c'est-à-dire ottomans.

Le chrome est exploité principalement par une maison anglaise de Smyrne, dont la production est vendue d'avance aux agents de cette maison en Angleterre. Après celle-ci viennent des entreprises ottomanes, néerlandaises, anglaises et françaises d'importance très secondaire. L'émeri est également aux mains de maisons anglaises de Smyrne. L'antimoine de Tchinli-Kaya est exploité par une association comprenant des parts françaises : elle est affermée par un Anglais.

Formalités à remplir pour obtenir une concession de mine.

L'octroi d'une concession est considéré comme une faveur; par conséquent, un pétitionnaire ne peut jamais faire valoir un droit.

La loi sur les mines consistant dans le règlement des mines de l'Empire ottoman (*Le Règlement des mines de l'Empire ottoman*, édition française, 1903. Constantinople. Imprimerie de Castro Galata ou librairie S.-H. Weiss, à Péra), a été calquée sur le régime français comme disposition générale; mais l'issue des formalités a emprunté ici un caractère absolument facultatif de la part du pouvoir.

Un pétitionnaire doit d'abord s'adresser par requête (en turc), soit au gouverneur général de la province, soit au ministère pour signaler l'objet de sa demande en définissant les substances minières et le polygone géométral représenté sur le terrain par des points naturels, dans lequel les recherches minières doivent s'inscrire, la surface de la concession recherchée justifiée par une carte; il doit présenter, par acte notarié, un garant ottoman en état d'indemniser tout réclamant pour dommages et justifier d'une capacité financière de 500 livres turques (11,500 fr.) à 25,000 livres turques (57,500 fr.), suivant la substance.

Si la requête est agréée, elle donne lieu d'abord à une vérification par l'ingénieur des mines du gouvernement (ce qui, avec les faux frais, revient à un millier de francs), puis à une enquête des autorités locales dont les déplacements sont à la charge du pétitionnaire. Les conclusions des autorités locales sont ensuite référées au conseil administratif de la province qui peut les homologuer ou les rejeter. Si la pétition n'est pas rejetée, elle est transmise au ministère.

Le ministère n'y donne pas suite tant que l'intéressé ne fait pas acte de diligence sous forme de démarches personnelles ou par représentant.

S'il n'y a aucune autre objection, on peut obtenir le permis de recherches soumis à un droit fixe de 10 livres turques (230 fr.) en dehors de tous frais indirects. Ce permis est valable un an et pour 100 tonnes; le minerai est assujetti au droit d'exportation maximum; moyennant une faveur spéciale, le permis peut être porté de 100 tonnes à 2,000 tonnes; mais il est nécessaire, si cette faveur est accordée, d'acquitter d'avance les droits prescrits pour les demandes de firman, soit 163 livres

turques (3,748 fr.), quels que soient les risques de trouver ou de ne pas trouver les 2,000 tonnes, le droit de sortie étant toujours à consigner pour le maximum.

Ces premières formalités, dans des circonstances favorables, représentent une année.

L'issue est très aléatoire et demande plusieurs années dans les meilleures conditions pour aller jusqu'au firman impérial.

L'enquête pour le firman est conduite en partie par les autorités militaires au point de vue des inconvénients stratégiques, elle repasse ensuite au point de vue administratif au ministère des mines, à la Sublime-Porte et au Palais.

Difficultés pratiques à vaincre pour arriver à entreprendre une exploitation et à la poursuivre avec succès. — Les difficultés que les règlements administratifs opposent à l'obtention d'un firman de concession ne sont pas les seuls obstacles que rencontrera la personne qui veut entreprendre et poursuivre une entreprise minière en Turquie : les difficultés pratiques pour obtenir des résultats favorables sont toutes aussi nombreuses que les formalités officielles.

Toutes les formalités administratives, bien qu'elles soient légalement praticables dans les provinces, sont en fait centralisées au ministère des mines et forêts, à Constantinople.

Il n'y a aucun moyen d'être assuré de l'obtention d'une concession, même si on a fait tous les frais, tous les sacrifices et les formalités légales qui représentent plusieurs milliers de francs.

Si l'affaire paraît brillante; le gouvernement peut user de son droit d'exproprier le demandeur en concession en lui octroyant une indemnité dérisoire qu'il peut attendre indefiniment; elle peut être transformée à l'Amirauté, à la liste civile ou à des personnes quelconques ayant été jugées dignes de cette faveur (art. 30 du règlement sanctionné par iradé impérial).

Les impôts varient ; il est arrivé que certains droits fixes ont été portés du simple au double en un an, en dépit des stipulations des firmans de concession, ou bien on applique des surcharges additionnelles. Il n'y a donc aucun moyen d'établir un prix de revient fixe.

Les titres provisoires, qui précèdent le firman qu'on attend toujours plusieurs années, sont contestables, plusieurs personnes pouvant obtenir les mêmes titres sur un même gisement.

Quant aux contestations avec le ministère, elles sont de la compétence du Conseil d'État. Faut-il ajouter que l'intervention des représentants des puissances étrangères à l'égard de leurs

nationaux ne peut s'exercer qu'avec un caractère officieux, les mines étant des immeubles entièrement soumis à la juridiction ottomane.

Enfin, les firmans de concession, malgré leurs spécifications générales, ne sont pas considérés comme comportant des établissements industriels et l'administration oppose des difficultés et des lenteurs.

Il faut ajouter que l'emploi de la dynamite est absolument interdit et que l'usage d'une seule cartouche de dynamite suffirait pour provoquer l'annulation d'une concession régulière. La poudre ne peut être achetée que du gouvernement; outre qu'elle entraîne des formalités longues et incertaines, la Grande-Maîtrise de l'artillerie ne la livre que par voiliers entiers ou refuse, pour raisons politiques, de la livrer même contre documents en règle. L'exploitant est donc rejeté vers la poudre de contrebande, qui expose son industrie à des risques analogues à ceux que l'on court en employant la dynamite.

La prudence recommande de ne s'attacher d'une façon générale qu'aux affaires minières les plus brillantes ou de se limiter à des opérations de carrière qui ne comportent pas d'installations industrielles et peu d'immobilisation de capitaux, comme celles de l'émeri et du chrome. Les mines proprement dites, c'est-à-dire celles s'exploitant en galerie, resteront donc vraisemblablement en souffrance jusqu'à un changement de régime administratif, bien que leur substance, d'après la loi, ne soit assujettie qu'à une taxe d'exportation de 6 0/0 de la valeur absolue du minerai, en dehors des droits fixes de chaque mine concédée.

A moins d'exceptions, il est donc très aléatoire de conduire des exploitations minières en Turquie. que l'on soit sujet ottoman ou étranger, puisque le bénéfice des capitulations est pour ainsi dire sans effet à ce point de vue.

VI.

Situation financière.

Le mouvement d'importation de «Napoléons» (c'est le nom donné dans le pays à toutes les pièces de 20 fr.) qui constituent la seule monnaie d'or étrangère importée en quantités relativement considérables a été assez actif durant les mois de septembre et octobre 1902.

Pendant ces deux mois le marché des fruits secs qui est le seul à utiliser ces monnaies, en a absorbé pour 5 à 6,000,000 de francs qui ont été presqu'exclusivement fournis par la France.

Par contre, durant les mois de novembre et de décembre 1,500,000 fr. ont été réexpédiés partie en Autriche, partie en Egypte, mais surtout en France. Ce mouvement de réexpédition s'est prolongé durant les deux premiers mois de 1903.

Les cours du change sur Paris ont varié entre le cours extrême de 176 paras or par franc en janvier, au plus haut, et celui de 173 1/4 en septembre, au plus bas.

Après avoir touché passagèrement en janvier le cours de 176 paras environ, le change a progressivement baissé aux environs de 175, qui peut être considéré comme le cours sensiblement moyen de la place, auquel il s'est maintenu jusqu'en août avec peu de variations. A partir d'août jusqu'à fin octobre, c'est-à-dire, durant la période de forte exportation, il a baissé jusqu'à 173 1/4, se maintenant en moyenne durant cette période entre 173 1/2 et 174 pour remonter dès novembre et atteindre de nouveau son niveau normal.

Il y a lieu de considérer à ce sujet que le cours qui sert de base aux transactions en change est celui de Londres, de telle manière que le franc, en dehors des variations locales auxquelles sont sujets tous les changes indistinctement, subit, en outre, les variations du chèque Londres à Paris qui, suivant le cas, augmente ou diminue l'amplitude de ses oscillations annuelles sur notre marché.

La situation financière de la place n'a pas été modifiée par la campagne de 1902, dont l'ensemble des résultats a été favorable : elle s'est maintenue bonne.

Le commerce d'exportation a eu un moment d'affaires peu varié et a régulièrement tenu ses engagements. On enregistre bien une faillite importante d'une maison d'exportation durant l'année 1902, mais cette faillite a ses racines dans le passé et ne nous semble pas imputable aux affaires de la campagne 1902. Elle ne fut du reste d'aucun intérêt pour les places de l'Occident.

Le commerce d'importation a vu son courant d'affaires habituel; en dehors de quelques maisons importantes qui apportent à leurs règlements des habitudes commerciales de régularité, ce commerce, entre les mains de maisons nombreuses et faibles, a vu de fréquentes défaillances, temporaires le plus souvent, mais ne dépassant toutefois pas la moyenne raisonnable que peut comporter le mouvement commercial de cette place.

Le goût de la spéculation semble, durant cette année, s'être malheureusement encore développé. Cotons, cafés, sucres, blés, etc., ont donné matière à des opérations nombreuses, effectuées en Europe (principalement à la Bourse de Liverpool), par l'intermédiaire de courtiers marrons s'ingéniant à qui mieux mieux à battre le rappel de la clientèle. Il est difficile, en des spéculations sur des articles aussi divers, de pouvoir être fixé sur leurs résultats généraux. La multiplication des intermédiaires et l'entraînement général visible sont toutefois des indices que ces résultats ont dû être avantageux.

Il est malheureusement à craindre que l'avenir ne se charge de démontrer cruellement le caractère précaire et finalement illusoire de ces bénéfices.

VII.

MOUVEMENT MARITIME EN 1902.

Le mouvement maritime de Smyrne a été pour 1902 de 1,965 vapeurs et 3,475 voiliers jaugeant respectivement 1 million 987,641 tonneaux pour les vapeurs et 101,370 tonneaux pour les voiliers. Ce qui donne un mouvement total de 5,866 navires et 2,110,427 tonneaux, avec les vapeurs ottomans se livrant au cabotage lesquels sont au nombre de 462 jaugeant 22,416 tonneaux.

Comparés aux chiffres de l'année dernière, les chiffres de 1902 montrent une augmentation de 89 vapeurs jaugeant 172,322 tonneaux de plus et une diminution de 148 voiliers jaugeant 4,750 tonneaux de moins qu'en 1901. Au total avec les vapeurs de cabotage, 66 navires de moins, mais 170,187 tonneaux de plus.

C'est l'Allemagne qui est le plus en progrès pour la navigation, 32 navires et 55,120 tonneaux de plus qu'en 1901. L'Autriche, la Grèce et l'Italie viennent ensuite. Pour la France, nous avons malheureusement à constater une diminution : au lieu de 142 vapeurs en 1901, nous enregistrons, en 1902, 131 vapeurs et 2 voiliers, avec un total de 238,736 tonneaux contre 252,637 en 1901, soit une diminution de 13,801 tonneaux.

Smyrne est reliée à Marseille par deux compagnies de navigation qui desservent des lignes régulières : les Messageries Maritimes et la Compagnie Fraissinet. Les Messageries assurent un départ de bateau postal tous les quinze jours, le jeudi, pour Naples, le Pirée, Smyrne et Constantinople, retour tous les quinze jours, départ le samedi de Smyrne avec les mêmes escales. Le service commercial est en outre assuré par des cargo-boats partant de Marseille tous les quinze jours, le samedi, et touchant à La Sude et au Pirée ; le retour s'effectue de Smyrne tous les quinze jours, le jeudi.

Les services de la Compagnie Fraissinet comprennent un départ, le dimanche de chaque quinzaine, pour Gênes, Naples, le Pirée, Smyrne et Salonique et retour le vendredi de chaque quinzaine pour le Pirée, Naples et Marseille.

En outre, diverses compagnies étrangères touchent pendant la saison des affaires et selon l'abondance des marchandises, aux ports du nord de la France. Ce sont les compagnies suivantes :

Deutsche Levante Linie ; A. C. de Freytas et C° ; Prince Line ; Adolf Deppe ; Compagnie Royale Hollandaise.

VIII.

Commerce de Smyrne en 1902.

Le rapport de ce poste de l'année dernière (voir supplément au *Moniteur Officiel du Commerce*, numéro 217, 1903) a expliqué pourquoi il était impossible de donner des chiffres exacts du commerce de Smyrne avec l'étranger.

D'après les tableaux fournis par la Société des quais nous pourrons établir les statistiques suivantes pour les poids des marchandises importées et exportées :

Importations.

1901.	1902.	Différence en faveur de 1902.
—	—	—
	(En tonnes.)	
236.624	297.530	60.906

Exportations.

1901.	1902.	Différence en faveur de 1901.
—	—	—
	(En tonnes.)	
403.268	383.828	19.440

Transit et transbordement.

1901.	1902.	Différence en faveur de 1901.
—	—	—
	(En tonnes.)	
127.868	89.133	38.735

La diminution constatée dans les exportations tient à la médiocrité de la récolte de 1902 ; c'est dans la forte augmentation des importations qu'il faudrait plutôt chercher un signe de la prospérité du pays, puisque sa faculté d'achat s'accroît, alors que ces achats ne portent pas principalement sur les objets d'alimentation qu'une mauvaise récolte pourrait rendre indispensables.

IX.

Exportation.

Smyrne a exporté en 1902, 383,828 tonnes contre 403,268 tonnes en 1901, soit une différence en moins de 19,440 tonnes. La médiocrité de la récolte est la cause de cette baisse. L'exportation de l'orge entre autres a été inférieure de 23,000 tonnes à celle de l'année dernière à cause de la mauvaise récolte. Les articles en hausse pour 1902 : les raisins sultanines, 10,800 tonnes de plus, le coton et les graines de coton, les farines, ne parviennent pas à compenser ce déficit. Nous avons expliqué plus haut pourquoi il ne nous est pas possible de donner un chiffre exact pour l'exportation de Smyrne vers les divers pays d'Europe et pourquoi nous ne pouvons avoir qu'une approximation au sujet de la valeur globale des produits sortis de notre port.

En dehors des produits agricoles, seuls l'émeri et le chrome donnent lieu à des affaires importantes ainsi que les tapis travaillés dans l'Asie Mineure occidentale. Quant aux produits les plus importants de l'agriculture locale, nous allons les passer en revue en indiquant, toutes les fois que cela nous sera possible, les principaux acheteurs.

Il y a lieu de remarquer, d'ailleurs, que les chiffres indiqués ne s'appliquent qu'aux exportations arrivant à Smyrne par terre et embarquées dans son port, ils ne comprennent pas les arrivages par voie de mer qui proviennent des ports de l'Anatolie ou de quelques îles de l'Archipel. Ces apports font partie du commerce de Smyrne où ils sont vendus et transbordés.

Amandes. — Les amandes sont surtout produites par l'île de Chio. La production de cet article varie entre 300,000 kilog. et 800,000 kilog. suivant les années : la proportion est de 200 à 600,000 kilog. à Chio contre 50 à 100,000 kilog. en Anatolie.

On évalue la récolte de 1902 à 250,000 kilog. environ, 200,000 kilogrammes pour Chio et 50,000 pour l'Anatolie. Elle a donc été très faible.

Les amandes se vendent en coques ou décortiquées ; elles sont douces ou amères. Celles de Chio sont préférées aux autres à cause de la grosseur du fruit. Les amandes douces sont seules consommées sur place : l'exportation porte sur les amandes amères et une partie des douces.

Il a été exporté, en 1902, 250,000 kilog. d'amandes ; c'est la France qui en a pris la plus forte quantité ; l'Allemagne vient après nous et ces deux pays absorbent presque complètement l'exportation des amandes de Smyrne. Les prix pratiqués ont été de 200 fr. les 100 kilog. pour les douces, 165 fr. pour les amères et 85 fr. pour les amandes en coques. Les ventes se traitent au comptant dans cet article.

Les provisions de la récolte de 1902 sont complètement épuisées à Chio, mais il reste encore à Smyrne un stock d'environ 3 à 4,000 kilog. Ce stock est inférieur à celui qui existe généralement à cette époque, et, vu le peu d'abondance de la récolte, les prix sont plus élevés que la moyenne. Pour 1903, la récolte s'annonce comme devant être bonne ; aussi pourra-t-on espérer une réduction dans les prix.

Cire jaune. — La moyenne des récoltes en cet article est de 250,000 à 255,000 kilog. La récolte de 1902 a été moyenne, puisqu'on l'évalue à environ 255,000 kilog. Sur ce chiffre, 5,000 kilogrammes seulement ont été consommés sur place ; le reste a été exporté à raison de 5,000 kilog. pour la Turquie et 24,500 kilogrammes pour l'étranger, principalement pour la Russie, qui a absorbé les 90 0/0 de ce commerce ; l'Italie et la Grèce se sont partagé le reste.

La cire est d'autant plus appréciée que la quantité de corps étrangers qu'elle contient est moins considérable. En général, la cire d'Asie Mineure est très pure, à cause du climat favorable et des fleurs que l'abeille trouve en abondance. La cire des environs de Smyrne est parmi les plus appréciées ; on recherche également beaucoup celle de Monghla et surtout celle de Marmerice, petite ville située en face de l'île de Rhodes. Les prix de cette année sont élevés ; on a payé la cire jaune 3 fr. 30 à 3 fr. 40 le kilog. rendu franco bord Smyrne, et pour ceux pris sur place, 1 0/0 en moins. Les ventes se traitent au comptant.

Les stocks sont nuls en Asie Mineure, car tout ce qui se présente à la vente est immédiatement enlevé : les existences sont également rares sur les marchés consommateurs ; aussi, la demande est-elle des plus régulières.

On ne peut se prononcer sur la hausse ou la baisse des prix, l'abondance de la cire dépendant du temps qu'il fera ; l'année 1903 s'annonce généralement comme favorable.

Cotons. — Le coton, cultivé de tout temps en Asie Mineure,

est un des principaux produits de ce pays. La guerre de Secession en Amérique ayant provoqué une hausse extraordinaire sur les prix de cet article, les cultivateurs de cette contrée furent encouragés à en augmenter la production, et l'on vit à cette époque des récoltes dépasser le chiffre de 100,000 balles.

Plus tard, lorsque la culture de ce textile eût pris aux États-Unis des proportions colossales, les prix s'abaissèrent graduellement. Il en résulta une diminution sensible de culture en Anatolie, et c'est ainsi que, depuis quelques années, la moyenne des récoltes de ce pays n'est plus que de 25,000 balles, chaque balle pesant environ 200 kilog.

Le coton en Anatolie est cultivé dans les vallées de l'Hermus et du Méandre : ce sont les districts d'Aktché, d'Aïdin, de Baïndir et de Pergame qui produisent la qualité la plus appréciée.

Le coton d'Asie Mineure est connu sous la dénomination générale de « Soubouja ». Cependant, notre contrée produit aussi chaque année un millier de balles provenant de graines américaines. Cette qualité est appelée « Eoton semence d'Amérique » et elle a plus de valeur que le « Soubouja », à cause de la longueur et du soyeux de sa fibre.

Le coton, ensemencé en avril est récolté en septembre et les arrivages sur le marché de Smyrne ne commencent qu'en octobre. C'est donc le mois d'octobre qui est le point de départ de la campagne cotonnière dans notre pays.

L'intérieur de la contrée ne consomme qu'une quantité insignifiante de la récolte, dont la majeure partie arrive ainsi sur le marché de Smyrne où les filatures de Turquie (Smyrne, Constantinople et Salonique) absorbent le tiers des arrivages, tandis que les deux autres tiers sont exportés en Europe.

Les pays qui emploient les qualités de l'Anatolie sont par ordre d'importance :

L'Espagne, l'Italie, la Grèce, l'Autriche, la France et l'Allemagne. Ces deux derniers pays ne figurent que pour une faible part dans le chiffre des exportations.

La récolte de 1902-1903 a été évaluée à 22,000 balles dont les trois quarts sont déjà exportés. Le stock actuel, à Smyrne et sur les lieux de production, est un peu supérieur à celui des années précédentes à pareille époque.

Il n'existe pas de stock visible de nos cotons en Europe, car ceux-ci sont presque toujours achetés par les filateurs mêmes, au fur et à mesure de leurs besoins.

Le prix actuel du beau coton soubouja est de 58 fr. 50 les 50 kilog., franco bord Smyrne. Ce prix est considéré comme élevé, mais il est dû au maintien du cours sur les grands marchés qui dirigent le nôtre, soit ceux d'Amérique ou de Liverpool. D'après toutes les apparences, les prix resteront soutenus jusqu'à la fin de cette campagne.

Les conditions d'achat sur le marché de Smyrne sont : le paiement de la marchandise au comptant, ou bien par moitié en deux semaines, suivant accord entre acheteur et vendeur.

Il est impossible de prévoir dès à présent l'importance de la prochaine récolte. Tout ce que l'on peut dire, c'est que les ensemencements ont été faits sur une échelle plus large que les années précédentes, à cause des prix rémunérateurs obtenus cette année. Si donc la température favorise la plante, il y a lieu d'espérer une récolte notablement plus grande que celle de 1902.

Quant aux prix qui seront pratiqués pour le nouveau coton, ils dépendront absolument de ceux des grands marchés d'Amérique et de Liverpool et toute prévision faite en ce moment à cet égard serait téméraire.

Outre le coton d'Anatolie, il se traite sur le marché de Smyrne des affaires importantes en coton de la provenance d'Adana. La récolte de cette contrée a été en 1902 d'environ 22,000 balles, dont une bonne partie a été absorbée par les filatures d'Adana même et le reste a été exporté en Europe. Le coton adana, de soie plus rude, est moins apprécié que le soubouja ; mais il est recherché à cause de son prix généralement plus avantageux.

Fèves. — L'importance de la récolte des fèves en Asie-Mineure varie suivant les conditions plus ou moins favorables de la température pendant l'hiver et au printemps jusqu'à l'époque de la cueillette, qui se fait en juin. La moyenne ordinaire est de 25.000 tonnes, mais en 1901 et 1902, la récolte a causé des déceptions, et ne s'est élevée qu'à 18 ou 20,000 tonnes.

La quantité exportée en 1902 a été de 15,400 tonnes. Elle comprend le solde de la récolte de 1901 et la majeure partie de celle de 1902. L'exportation se dirige presque tout entière sur l'Europe ; les principaux pays de consommation sont la France et l'Angleterre et dans les années où le besoin s'en fait sentir, on en exporte en Espagne, au Portugal et en Allemagne.

Les stocks provenant de la récolte de 1902 sont maintenant épuisés. Le dernier prix pratiqué en février a été de 15 fr. les 100 kilog., franco bord Smyrne. Les paiements à l'achat sur place se font au comptant sans escompte et dès la réception de la marchandise. Ces prix sont assez élevés à cause de l'épuisement rapide de la dernière récolte et de la demande de la France et de l'Angleterre.

Il est impossible de se prononcer dès maintenant sur les prix futurs de l'article ; ces prix dépendront de la demande de l'Europe, des dispositions des spéculateurs et de l'abondance de la récolte. Celle-ci s'annonçait comme bonne et faisait présager un rendement supérieur à celui des deux dernières années, jusqu'au mois de mai 1903, époque où une série de chaleurs excessives est venue la compromettre.

Figues. — Les figues de Smyrne sont de quatre qualités.

surfines, fines, mêlees, naturelles. Une récolte moyenne est d'environ 26,000 tonnes. Enovassi donne les meilleurs produits. La récolte de 1902 s'éleva à 22,000 tonnes et les sorties ont porté également sur 22,000 tonnes, presque toutes pour l'étranger. Les principaux acheteurs de cet article sont :

Les États-Unis, 20 à 25,000 caisses de 170 kilog. environ ;
L'Angleterre, 20 à 25,000 —
L'Allemagne, 3,000 à 4,000 —
Le Canada, 1,300 à 1,500 —
L'Australie, 1,000 à 1,500 —
L'Autriche, 500 à 1,000 —
La France, 500 à 600 —

Les prix varient dans les premiers mois de 1903 entre 31 fr. et 33 fr. les 100 kilog. sur place; il faut y ajouter environ 18 fr. par 100 kilog. pour avoir le prix des figues emballées, rendues franco bord Smyrne. Ces prix sont considérés comme élevés. Les ventes se font au comptant ou à quinze jours de terme.

La récolte de 1903 s'annonce bien, et si tout continue à la favoriser, il y aura sans doute une baisse dans les prix indiqués plus haut.

Grignons d'olive. — La quantité exportée du golfe de Smyrne (Phocée et Vourla) et de Smyrne même a été d'environ 12,000 tonnes; celle expédiée d'Aïvaly et du golfe d'Adramiti a atteint le chiffre approximatif de 11,000 tonnes desquelles 4 à 5,000 ont été absorbées par les usines d'huile de sulfure de mételin.

C'est la Grèce qui a retiré la majeure partie de la production débouchant par Smyrne et son golfe. On comptait bien sur une production supérieure qui avait été presque entièrement accaparée par les exportateurs, mais les prévisions des propriétaires ne se sont pas réalisées. L'empressement mis par les exportateurs dans leurs achats a été tel qu'ils ont payé presque la totalité de la marchandise dès la conclusion des achats à livrer.

La production de Smyrne comprenait presque par moitié marchandises d'usines à vapeur et de moulins à bras. Les proportions pour Aïvaly et Adramiti ont été de près de 1/4 de moulins à bras et de 3/4 de presses à vapeur.

Les prix moyens payés ont été de 19 fr. jusqu'à 32 fr. la tonne franco bord voilier; ceux d'Aïvaly et d'Adramiti de 18 fr. à 24 fr.

Gomme adragante. — Smyrne n'exporte que la gomme adragante en feuilles, provenant de Sparte, Yalavache et Bouldour. La majeure partie des gommes adragantes dites « Caïssar » est exportée par le port de Messine.

Les gommes en boule (à l'état naturel) nous arrivent de Trébizonde et Alexandrette, sont travaillées à Smyrne et réexportées vers la France et l'Italie.

L'importation moyenne des récoltes est de 75,000 kilog. environ, les qualités préférées sont celles de Sparte et Yolavache, dont les feuilles sont propres et plus fines que celles de Bouldour. La marchandise est achetée brute par les exportateurs qui la trient suivant leurs besoins. La récolte de 1902 a été d'environ 80,000 kilog. La consommation dans le pays même étant insignifiante, cette quantité est presque entièrement exportée, surtout vers l'Allemagne, l'Autriche, l'Amérique, l'Angleterre, l'Espagne, la Russie, l'Italie.

A la fin de 1902, les prix étaient, selon les qualités, de 275 à 290 fr. les 100 kilog., franco magasin, non trié. Les paiements se font moitié comptant, moitié à huitaine ou le tout comptant en déduisant l'escompte pour la seconde huitaine.

La demande de l'exportation et l'arrivage de l'intérieur étant réguliers, les stocks sont à peu près les mêmes chaque année. Fin 1902, ils étaient de 55,000 kilog. à l'intérieur et de 12,000 à Smyrne. Les prix indiqués plus haut pour l'année passée sont assez bas ; il y a eu depuis une petite reprise, et on espère qu'ils remonteront vers la fin de 1903. Mais il est encore trop tôt pour se prononcer sur la nouvelle récolte, qui dépend du temps pendant l'incision des arbres, c'est-à-dire en juin, juillet et août.

Hordas. — Les hordas sont les figues de qualité inférieure : une récolte moyenne est de 8,500 à 10,000 tonnes ; la récolte de 1902 a été très mauvaise, car elle n'a atteint que 2,500 tonnes, qui ont toutes été exportées en Europe, principalement en Autriche (90 0/0 de la récolte) et en Allemagne. Les prix pratiqués, en 1902, ont été de 12 fr. 75 en moyenne les 100 kilog. pris sur place. Les hordas secs se vendent plus cher que les hordas mous. Les paiements se font généralement à 15 jours de crédit.

Bien que ce produit fasse actuellement l'objet d'une demande active, on ne sait encore si les prix monteront, car ils sont subordonnés à l'importance de la future récolte et à la qualité de la marchandise : pour le moment tout fait prévoir une bonne récolte, et on espère que le chiffre de 10,000 tonnes pourra être atteint.

Huiles d'olive. — La récolte de 1902 a produit les quantités suivantes :

Mételin	5.500 tonnes.
Aïvaly	6.500 —
Adramiti	8.500 —
Vilayet d'Aïdin	8.500 —
	29.000 tonnes.

dont une quantité insignifiante seulement a été retirée par la consommation européenne ; celle-ci s'est adressée à l'Espagne et au littoral africain, dont les récoltes avaient été abondantes ,

Ce manque presque absolu de demande européenne a fait fléchir progressivement les prix ; les cours moyens de la campagne ont été les suivants :

Mételin, 69 fr.; Aïvaly, 76 fr.; Adramiti, 67 fr.; Smyrne, 69 fr. par hectolitre, non logé, franco bord, port d'embarquement.

La majeure partie de la production d'Aïvaly et d'Adramiti a été expédiée à Constantinople, Galatz, etc.

La récolte dans le vilayet d'Aïdin est alternative, c'est-à-dire que sous une température normale, elle est abondante une année et médiocre la suivante.

L'année 1903 est la mauvaise dans l'ordre de cette alternative ; mais la température la favorise et avec le surplus sur lequel on compte pour les récoltes de Mételin, Aïvaly et Adramiti, on espère arriver à un rendement global égalant celui de 1902.

Quant aux prix probables, ils varieront naturellement suivant le plus ou moins de demande des marchés consommateurs européens.

Noix de Galles. — La récolte moyenne en cet article est de 5 à 600,000 kilog., la récolte de 1902 a été très mauvaise, car elle ne s'est montée que d'environ 150,000 à 200,000 kilog.

L'Anatolie produit trois sortes de noix de Galles, les blanches, les vertes et les noires. On ne consomme en Turquie que des blanches ; le reste est expédié en Europe. Celle-ci absorbe les 7/8 de la production totale. C'est l'Allemagne qui est le principal marché de la noix de Galles, ce pays absorbant 80 0/0 de l'exportation de Smyrne. L'Angleterre et la France se partagent le reste. Les achats se traitent au comptant; les noires se payent actuellement 135 fr. les 100 kilog. et les blanches 115 fr. Les stocks actuels sont nuls ; dans l'intérieur, ils sont de 50,000 kilogrammes environ, inférieurs à la moyenne ordinaire en cette saison. Grâce au manque d'affaires, les prix de cet article sont assez bas. Il est difficile d'établir des prévisions pour l'année prochaine, la moindre intempérie pouvant modifier la récolte tant que celle-ci n'est pas faite.

Opium. — La récolte moyenne de l'opium est d'environ 6,500 couffes par an (une couffe : 75 kilog.); les meilleures qualités de Turquie sont produites dans les régions de Sivas, Mamuret-ul-Azis, Angora, Salonique, Hudavendighiar, Aïdin et Koniah, qui fournissent 35 0/0 de la récolte totale.

On a exporté environ 6,000 couffes en 1902 ; la quantité consommée sur place étant insignifiante ce sont les Etats-Unis d'Amérique qui sont les principaux clients de notre région pour cet article (environ 3,000 couffes) viennent ensuite l'Angleterre, l'Amérique du Sud, l'Amérique centrale, et le reste del'Europe.

La récolte commencée fin juin 1902 a été une des plus importantes que l'on ait eu à enregistrer, elle a atteint le chiffre de

11,000 couffes : mais les fluctuations des prix ont été très grandes. Les qualités fines ont été vendues de 24 à 30 fr., les autres sortes de 18 à 23 fr. Les conditions d'achat sont : payement en deux semaines par moitié.

Les stocks actuels dépassent 4,000 couffes à Smyrne seulement, 6,050 couffes pour tout l'Empire ottoman, alors que la moyenne ordinaire est de 2 ou 3,000 couffes dans toute la Turquie.

La récolte de 1903 a été très éprouvée, les ensemencements d'hiver ayant beaucoup souffert, ceux du printemps ont mieux réussi, et on espère arriver à une récolte d'environ 5,000 couffes : on prévoit que les prix les plus bas varieront entre 18 et 25 fr.

Orges.— La récolte d'orge de 1902 n'a pas donné de résultats satisfaisants. L'exportation s'est élevée à 10,300 tonnes seulement, alors qu'elle avait été de 150,000 tonnes en 1901. C'est l'Angleterre qui en a acheté la majeure partie ; le reste a été embarqué sur Anvers, soit pour les besoins de la consommation belge, soit pour celle de la province rhénane.

Comme qualité aussi, la moyenne de 1902 était plutôt secondaire, beaucoup de districts ayant fourni de l'orge maigre et chargée.

Les prix ont oscillé pour la qualité :		de fr.	
—	— courante.	10 1/2	11 1/2
—	— moyenne.	11 3/4	12 1/2
—	— première.	13 1/2	14 1/2

Quelques lots de choix ont obtenu jusqu'à 16 fr. Le tout pour 100 kilog. franco à bord Smyrne.

La prochaine récolte favorisée par une température exceptionnelle promettait les meilleures espérances, mais à la suite du vent du Sud chaud et sec qui a prédominé dans la première quinzaine du mois de mai, on appréhende quelques déceptions dans la zône baignée par l'Hermus et le Méandre. En ce qui concerne les districts situés au delà d'Ouchak et de Dinaïr et dont la récolte est plus tardive, on s'y plaint de la sécheresse, mais des pluies pourraient encore dissiper l'inquiétude légitime des agriculteurs de cette région.

Raisins à boisson. — La récolte de 1902 des raisins à boisson connus sous la dénomination générique de raisins noirs de Thyra, a été médiocre à cause du phylloxéra qui a exercé de grands ravages sur les vignes des régions productrices.

Il a été embarqué à Smyrne, dans le courant de l'année et pour toutes destinations, environ 8,500 tonnes de 1,000 kilog. Les pays consommateurs de ces raisins sont l'Allemagne, la France, la Roumanie et quelque peu l'Espagne. Autrefois, avant l'application du régime douanier en vigueur, la France en faisait une très grosse consommation pour la fabrication du vin ; elle en recevait, de Smyrne, de Tchesmé et de Samos, au moins 20,000 tonnes par an. Mais l'application du tarif douanier de

25 fr. par 100 kilog. a porté un rude coup à l'importation de ce produit en France qui n'en reçoit plus que des parties insignifiantes, non seulement parce qu'elle trouve plus de convenance à employer les raisins de Corinthe qui ne paient que 15 fr. de droit mais aussi parce que la production française a augmenté dans des proportions considérables.

Cocons. — Le rendement moyen annuel est de 130,000 à 135,000 kilog. de cocons frais représentant environ 40,000 kilogrammes à l'état sec.

L'année 1902, très favorisée, a donné 160,000 kilog., soit près de 45,000 kilog. de cocons secs.

Le prix moyen a été de 8 fr. 25 le kilog. franco bord Smyrne.

La consommation locale absorbe du 5 au 10 0/0 du rendement ; le reste est expédié en Italie et en France dans la proportion de 2/3 pour l'Italie et de 1/3 pour la France.

Raisins Tchesmé. — Avant le philloxéra les récoltes de raisins de Tchesmé étaient d'environ 12,000 tonnes mais elles avaient beaucoup baissé depuis cette époque. La récolte de 1902 a été de 5,880 tonnes et cette quantité a été tout entière exportée en grande partie en Angleterre, en Allemagne et dans les principautés danubiennes. Actuellement les stocks sont épuisés et la marchandise est sans marché. Les prix sont influencés sur notre place par l'abondance de la récolte dans le vilayet d'Aïdin et par celle de l'Espagne, qui est en concurrence avec l'Asie Mineure pour ce produit. On croit que la récolte de cette année sera inférieure de 25 à 30 0/0 sur celle de l'année passée.

Raisins sultanines. — La récolte de 1902 a atteint environ 35,000 tonnes contre une moyenne des quelques années précédentes de 30,000.

Les expéditions ont été dirigées pour 60 0/0 environ en Angleterre ; 20 0/0 environ en Allemagne ; pour 17 0/0 environ en Autriche, Belgique, Australie et 3 0/0 environ pour la France.

L'année a été exceptionnellement bonne pour Smyrne, dans ce sens que les prix ont suivi une progression régulière, tandis que nos cours dans leur ensemble restaient au-dessous de ceux pratiqués sur les marchés consommateurs, laissant ainsi constamment une marge de profit raisonnable qui encourageait les exportateurs. Cette situation favorable continua jusqu'aux approches des fêtes de Noël, lorsque la demande anglaise devint moins active et finalement nulle.

Les prix pratiqués durant le cours de la campagne ont été de :

52 à 82 fr. en août ; 55 à 103 fr. en septembre ; 47 à 84 fr. en décembre, suivant mérite et qualité par 100 kilog. logés en caissettes d'environ 10 kilog. franco bord Smyrne.

A la clôture de 1902 il existait encore un stock d'environ 5,000 tonnes.

La leçon à tirer de la campagne de 1902 est celle-ci : qu'une récolte de sultanines dépassant même les 30,000 tonnes trouve facilement preneurs, pourvu que les détenteurs sachent limiter leurs prétentions de façon à ne pas effrayer ou décourager l'acheteur.

Dans les mois d'avril et mai 1903 une demande assez active de l'Allemagne a donné un léger essor aux prix qui s'établissent aujourd'hui à la parité de 54 à 90 fr. suivant mérite.

Le stock actuel est réduit à environ 500 tonnes.

La température a, jusqu'ici, été très favorable à la récolte sur pied ; si le vent sec de ces deux dernières semaines a causé quelques dégâts à la vigne, ceux-ci ne peuvent être qu'insignifiants. Si tout marche comme on l'espère, la récolte de 1903 sera certainement supérieure à celle de 1902.

Sésames. — L'importance moyenne des récoltes de sésames en Asie-Mineure (vilayet d'Aïdin) est d'environ 30,000 sacs, soit 2,800 à 3,000 tonnes. Les principales qualités sont celles de Cassaba, Aïdin, Baïndir et Alascheïr, les plus appréciées sont celles de Cassaba et d'Aïdin, qui sont les plus pures, les mieux colorées et donnent le meilleur rendement.

Une grande partie de la récolte est consommée sur place pour la fabrication de l'huile de sésame et du halva. La récolte de 1902 a été de 20 à 22,000 sacs, soit environ 2,000 tonnes, inférieure par conséquent à la moyenne. On a exporté 11,044 sacs, soit 1,070 tonnes, comprenant le solde de la production de 1901 et une partie de celle de 1902. La moitié de celle-ci a été consommée sur place. Les pays vers lesquels se dirige l'exportation de cet article sont, en premier lieu, la Russie, puis l'Allemagne, le Danemark, l'Autriche, l'Italie et la France.

Les prix actuels sont de 42 à 43 fr. les 100 kilog. franco bord Smyrne, le paiement à l'achat se fait au comptant sans escompte, dès réception de la marchandise.

Le stock actuel est nul dans l'intérieur, il est de 150 à 200 tonnes à Smyrne. Ce stock est très inférieur à la moyenne habituelle à cette époque de l'année : les prix ci-dessus mentionnés sont encore considérés comme élevés, bien que l'on ait vendu des sésames cet hiver à 46 et 47 fr. les 100 kilog. La cherté est due à la médiocrité de la récolte, aux besoins du pays et à la demande de l'exportation. On pense donc que ces prix se maintiendront quelque temps encore, attendu qu'il est impossible de prévoir quelle sera l'importance de la production de 1903 : celle-ci est soumise à tous les aléas de la température jusqu'à l'époque de la récolte, qui a lieu en septembre et octobre.

Vallonées. — La moyenne de la récolte des dix dernières années a été de 65,000 tonnes. Les différentes qualités de ce produit sont dénommées : mezzana, criblée, naturelle, anglaise, refus et caramanie : les meilleures sont produites dans les régions de Glun Dagh, Arnaout-Ovassi, Davas, Dikili, qui don-

nent une vallonée blanche, charnue, pesante, très riche en tanin. Les vallonées de Caramanie sont les plus faibles.

Les quelques tanneries des environs de Smyrne, de Chio et de Samos consomment à peine 200 tonnes par an, le reste de la récolte est tout entier destiné à l'exportation. Celle-ci a porté, en 1902, sur 36 à 37,000 tonnes, qui ont été achetées par les pays suivants, dans l'ordre d'importance : Angleterre, Allemagne, Autriche, Italie, Russie, Australie, Belgique et France.

La récolte de 1902 a été de 55,000 tonnes, inférieure à la moyenne. Les prix pratiqués ont varié de 15 à 35 fr. les 100 kilog. franco bord Smyrne ; les achats se font au comptant après livraison, ou en deux paiements hebdomadaires.

Le stock actuel est d'environ 10 à 11,000 tonnes dans l'intérieur et 8,000 tonnes à Smyrne : il est inférieur à la moyenne. Il n'existe pas de stock sur les marchés consommateurs, les ventes étant traitées directement par les tanneurs ou leurs mandataires. Les prix des qualités secondaires sont considérés comme assez élevés, ceux des qualités fines sont normaux, cela tient à ce que la récolte de 1902 a surtout donné des vallonées d'excellente qualité, alors que la demande porte principalement sur les qualités ordinaires. On estime que les prix actuels se maintiendront, car il est impossible de faire des prévisions relatives à la prochaine récolte qui a lieu en août et septembre.

Part de la France dans les exportations.

La part de la France dans les exportations est des plus médiocres. Les statistiques que nous ont aimablement fournies des compagnies de navigation desservant la France ont permis d'estimer à 18,485 tonnes le poids des marchandises exportées de Smyrne en France. Ce chiffre était évalué l'année dernière à 18,760 tonnes. On voit combien ce chiffre est peu important par rapport aux 383,828 tonnes de l'exploitation de Smyrne, et on s'étonne qu'il soit aussi faible quand on songe que Smyrne est la première place commerciale de la Turquie.

Sur le chiffre de 18,485 tonnes, 7,487 tonnes ont été dirigées sur Marseille (principaux objets du trafic : anis, coton, émeri, huile, pavots, peaux, raisins, son, vallonées, fèves, chrome, fruits, divers, réglisse) ; 216 tonnes sur Cette (coton) ; 5,465 tonnes sur le Havre (émeri, fèves, millet, raisins, vallonées, tapis) ; 2,692 tonnes sur Dunkerque (vallonées, pavots, émeri, fèves, millet) ; 303 tonnes sur Nantes (raisins, fruits, millet, vallonées) ; 85 tonnes 6 sur Bordeaux (fruits et raisins) ; 152 tonnes sur Rouen (fruits et raisins) ; enfin 140 tonnes ont été embarquées pour l'Algérie (peaux).

On trouvera à l'annexe 8 le tableau des principaux objets d'exportation de Smyrne vers les ports de France.

X.

IMPORTATION.

Le total des importations à Smyrne s'est monté, en 1902, à 297,530 tonnes contre 286,624 en 1901.

Nous examinerons spécialement les principaux articles d'importation sur lesquels il nous a été possible d'obtenir des renseignements; nous passerons ensuite en revue les articles français les plus importants.

Allumettes. — De tout temps, c'est l'Autriche qui a fourni la presque totalité des allumettes. Il s'en fait aujourd'hui une consommation totale annuelle de 15,000 caisses environ, en différents genres et qualités, d'une valeur totale de 750,000 fr.

L'Autriche y contribue pour	14.000	caisses d'une valeur de	715.000	fr.
L'Allemagne —	300	—	20.000	—
Et l'Italie —	700	—	15.000	—
Totaux. . .	15.000	caisses d'une valeur de	750.000	fr.

Depuis que les fabriques autrichiennes se sont syndiquées l'Italie fait des efforts en vue d'introduire ses allumettes de bois conjointement avec ses allumettes bougies, les seules qu'elle expédiait à Smyrne jusqu'ici.

La Suède fait des tentatives en vue de faire prendre ses allumettes dans notre marché; mais, pour le moment, le chiffre importé est tellement insignifiant qu'il échappe à la statistique.

Ciment. — L'importation totale a été, en 1902, de 3,100 tonnes. Provenant de Roumanie, d'Italie et en majeure partie de France, elle représente une valeur approximative au port d'embarquement de 110,000 fr.

Les maisons francaises Pavin de Lafarge, J. Vicat et Cie et la Société des Portland méridionaux de France ont confié la vente exclusive de leurs produits pour Smyrne et ses environs à MM. H. Homsy et Cie.

Beurre. — L'importation totale a été, en 1902, de 163 tonnes. Les principaux pays fournisseurs sont : la Russie, l'Italie ; depuis quelque temps, la Hongrie introduit ses produits avec succès. Nos producteurs pourraient évidemment lutter avec les Italiens pour les qualités fines.

Chaux. — L'importation totale des chaux hydrauliques, en

1902, a été de 3,000 tonnes, d'une valeur approximative aux ports d'embarquement de 63,000 fr.

En majeure partie de provenance française ; l'Italie et la Roumanie ne figurent dans cette importation que pour une très petite part.

La maison Pavin de Lafarge en a fourni à elle seule, durant cette période, 2,000 tonnes.

Briques, tuiles et carreaux. — Il a été importé à Smyrne, pendant l'année 1902, 2,215,000 briques, tuiles et carreaux divers d'une valeur totale de 122,000 fr.

A l'exception des briques réfractaires qui, de marque « Loucas », sont pour une somme de 12,000 fr. exclusivement de provenance anglaise, à cause de la cherté des produits similaires en France, et d'une très minime provenance d'Italie et de Roumanie relative aux briques creuses et pleines et aux carreaux vernis, la majeure partie de l'importation des produits ci-dessus énumérés est d'origine française et principalement marseillaise.

Chapeaux de feutre. — L'importation totale des chapeaux de feutre peut être évaluée au chiffre approximatif de 100,000 fr.

L'Italie, grâce à son bon marché et aussi à ses conditions de cif Smyrne qui sont recherchées par la clientèle en raison du caractère encombrant de cet article (qui entraîne des frais d'emballage et d'expédition fort élevés), tient le premier rang sur le chiffre de l'importation et y contribue pour un montant de 60,000 fr.

L'Angleterre, grâce au bon marché de sa marchandise, vient au second rang avec son chiffre de 30,000 fr.

La France vient au dernier rang et contribue dans l'importation totale pour un montant de 10,000 fr., représentés par des genres relativement chers qui sont recherchés pour leur forme et pour leur caractère de nouveauté.

Chapeaux de paille. — C'est l'Italie, l'Angleterre et la France qui fournissent aussi, à elles seules, les chapeaux de paille dont le chiffre total est de 25,000 fr.

Pour les motifs exposés dans le paragraphe ayant trait aux feutres, l'Italie occupe le premier rang avec un montant de 15,000 fr.

L'Angleterre avec une somme de 5,000 fr.

Et enfin la France avec 5,000 fr.

Cuirs et peaux. — La consommation annuelle des cuirs et peaux est évaluée au chiffre approximatif de 3,000,000 de francs.

Grâce à la vogue dont jouissent, à juste titre, les marques françaises, c'est la France qui occupe le premier rang par rapport aux cuirs et

peaux avec son chiffre de	800.000	francs.
L'Allemagne vient en second lieu avec un montant de	230.000	—
La Hongrie en troisième lieu avec	160.000	—
L'Italie avec	80.000	—
Les États-Unis d'Amérique avec	30.000	—
	1.300.000	francs.
Plus de la moitié de la consommation totale, soit	1.700.000	—
est fournie par les diverses tanneries et mégisseries de Smyrne, Samos, Chio, Aïwaly et Scala-Nova.		
	3.000.000	francs.

Farines. — La production locale suffit généralement aux besoins du pays et ce n'est que dans les années de mauvaise récolte que Smyrne a recours à l'étranger. En 1902, 335 tonnes de farine ont été importées dans notre port, sans doute de la région avoisinante. Il n'y a pas eu d'importation de farine durant cette année.

Ferronnerie. — On évalue à 1,160,000 fr. la consommation annuelle de la grosse ferronnerie.

C'est l'Allemagne qui tient le record avec son chiffre de.	500.000	francs.
La France vient au second rang avec	380.000	—
L'Angleterre vient ensuite avec	230.000	—
Et enfin les États-Unis d'Amérique avec.	50.000	—
	1.160.000	francs.

Barres et grenailles de plomb. — Le chiffre de la consommation annuelle est de 400,000 fr.

L'Italie occupe le premier rang avec.	280.000	francs.
La France vient ensuite avec	80.000	—
L'Allemagne en dernier lieu avec.	40.000	—
	400.000	francs.

N. B. — L'article espagnol, jusqu'ici inconnu à notre pays, essaie de se tailler une part dans la consommation générale et, vu ses conditions avantageuses, nul doute qu'il y arrivera.

Quincaillerie. — L'importation de cet article a été de 1,016 tonnes en 1902. La France prend part dans d'assez notables proportions au commerce de cet article.

Serrurerie. — La consommation annuelle en serrurerie s'élève approximativement à 615,000 fr. répartie comme suit :

Allemagne.	400.000	francs
France	130.000	—
Angleterre	60.000	—
Etats-Unis d'Amérique	25.000	—
	615 000	francs.

Coutellerie. — Il s'en consomme annuellement pour un montant d'environ 407,000 fr.

L'Allemagne fournit plus de la moitié de la consommation soit.	242.000 francs.
L'Angleterre	75.000 —
La France	65.000 —
L'Autriche-Hongrie	25.000 —
	407.000 francs.

Aiguilles et épingles. — Le chiffre annuel de la consommation atteint 54,000 fr.

Allemagne.	44.000 francs.
Angleterre.	8.000 —
Autriche-Hongrie.	2.000 —
	54.000 francs.

Fil. — Les produits français sont totalement exclus de notre marché, en raison de leur prix fort élevés par rapport aux articles similaires anglais qui coûtent de 50 0/0 meilleur marché. La consommation annuelle est de 650,000 fr. dont la plus grande partie en qualités supérieures, tant en bobines qu'en pelotes, qui sont uniquement fournies par l'Angleterre :

Et se chiffrent par un montant de	600.000 francs.
Et le restant en qualités ordinaires servie jusqu'ici par l'Allemagne s'élevant à	50.000 —
	650.000 francs.

N. B. — L'Italie vient d'établir les articles ordinaires à meilleur compte que l'Allemagne qui ne tardera pas à sentir les atteintes de la concurrence italienne.

Papier. — Les importations de papier fin ont été en 1902 de 382 tonnes, celles de papier d'emballage de 991 tonnes et du papier pour imprimerie de 291 tonnes. La France fournit une partie de ces articles. Les principaux concurrents sont les Autrichiens et les Italiens pour les papiers communs, les Anglais pour les papiers de luxe. Le papier à cigarettes est encore fourni en partie par les manufactures françaises.

Parfumerie. — C'est l'article français qui règne en maître, en raison de sa supériorité, et qui fournit le gros de notre consommation qui atteint le chiffre total de 485,000 fr.

La France fournit un peu plus des 3/4 de la consommation totale soit.	370.000 francs.
Et l'Allemagne le restant représenté en majeure partie par des genres ordinaires soit	150.000 —
	485.000 francs.

Il se fabrique aussi dans le pays, sur une assez grande échelle, quelques articles qui sont la contrefaçon servile des produits français, mais en qualité beaucoup plus ordinaire.

Tapis européens. — Les produits français sont à peu près inconnus à notre marché qui importe pour 110,000 fr. de tapis européens en marchandise anglaise et belge.

Grâce à ses prix fort avantageux, l'Angleterre fournit le gros de la consommation soit	100.000 francs.
La Belgique ne contribue donc que pour	10.000 —
	110.000 francs.

Cotonnades et tissus de coton écru. — La consommation en ces divers genres peut être évaluée à 20,000,000 de francs.

De tout temps, c'est l'Angleterre en premier lieu et ensuite les Etats-Unis d'Amérique qui ont fourni le plus grand contingent de la consommation ne laissant qu'une part relativement faible aux produits français.

Les produits italiens ont fait depuis quelques années irruption sur notre marché et, grâce à leurs conditions de bon marché, ils sont arrivés à un tel degré de développement qu'ils sont à la veille d'atteindre le chiffre de consommation des cotonnades américaines, enlevant à l'industrie française une importante partie de son chiffre d'affaires.

La Hollande aussi, grâce à la bonne qualité de ses articles est parvenue à s'introduire dans notre marché et son chiffre tend de plus en plus à s'accroître.

Voici dans quelle proportions ces cinq pays contribuent dans la consommation totale :

Angleterre.	12.400.000 francs.
Etats-Unis d'Amérique	3.500.000 —
Italie	2.900.000 —
France.	800.000 —
Hollande.	400.000 —
	20.000.000 francs.

Lainages. — L'Angleterre tire grandement partie de la préférence marquée que professe notre clientèle pour les dessins de création française, en imitant ces dessins sur des genres notablement inférieurs aux lainages français. Grâce à ce procédé, elle a su accaparer la majeure partie de la clientèle qui, sans sacrifier rien au goût, peut se procurer à bon compte ces articles qui constituent pour la plupart des genres dont la vogue est éphémère et qui, par suite, peuvent se passer de solidité.

L'importation totale peut être évaluée à 2,500,000 fr. se décomposant comme suit :

Angleterre	1.500.000 francs.
France	700.000 —
Allemagne	300.000 —
	2.500.000 francs.

Soierie (**soie pure**). — Jadis, c'était Lyon qui nous fournissait exclusivement ces articles. D'efforts en efforts, l'Italie a fini, grâce au bon marché de ses produits, par régner sur notre marché et est même parvenue à supplanter l'industrie française.

Sur le chiffre total de la consommation s'élevant à 500,000 fr. environ :

L'Italie y contribue pour une part de.	300.000 francs.
et la France.	200.000 —
	500.000 francs.

Soies noires (unies et brochées). — C'est la Suisse qui a accaparé, au détriment de Lyon, qui était autrefois la seule ville à approvisionner Smyrne en ces articles, le gros de la consommation de ces genres, qui est évaluée à 200,000 fr. :

La Suisse y entre pour un montant de	150.000 francs.
La France.	50.000 —
	200.000 francs.

Satin tramé coton. — Consommation annuelle : 300,000 fr. :

La France tient toujours le record, en y contribuant pour un montant de.	180.000 francs.
La Suisse fournit	90.000 —
L'Italie	30.000 —
	300.000 francs.

Soieries brochées lamées. — Aucun autre pays que la France n'a pu reproduire jusqu'ici ces genres de soieries, dont la consommation annuelle est de 300,000 fr.

Rubans. — La France était seule à nous fournir autrefois ces articles. Il n'en est plus de même aujourd'hui ; deux rudes concurrents, la Suisse et l'Autriche, lui ont enlevé les deux tiers de la consommation annuelle, se chiffrant par 300,000 fr., ne laissant à la France que les genres de haute nouveauté :

La Suisse occupe le premier rang avec	150.000 francs.
La France occupe le deuxième rang avec	100.000 —
L'Autriche-Hongrie occupe le troisième rang avec .	50.000 —
	300.000 francs.

N. B. — Par les quelques essais que l'Italie vient de faire récemment en ces articles, nous en concluons qu'elle ne tardera pas à se tailler une part dans le chiffre de notre consommation.

Verrerie et cristallerie. — L'importation des verres à vitres s'est montée, en 1902, à 852 tonnes, celle de la verrerie a 460 tonnes, la cristallerie à 146 tonnes.

La France ne prend qu'une faible part à ce commerce où la Belgique et l'Allemagne lui font une concurrence heureuse. Nos produits pourraient cependant trouver ici un écoulement avantageux.

Eaux-de-vie et liqueurs. — Quelques grandes marques de cognac ou des fabriques de liqueurs fines sont avantageusement connues dans le pays. Mais, à part celles qui ont conquis la clientèle, il est très difficile aux maisons françaises de trouver un écoulement de leurs produits à Smyrne. Le marché est encombré et les producteurs locaux fabriquent des eaux-de-vie de mauvaise qualité qui donnent cependant satisfaction à leurs clients. L'importation a été, en 1902, de 11 tonnes 5 pour les eaux-de-vie, 101 tonnes pour les liqueurs à bouteilles, 36 tonnes pour le rhum. Les eaux-de-vie importées viennent de Grèce.

Café. — On a importé, en 1903, 3,656 tonnes de café à Smyrne. Sur ce chiffre, environ 450 tonnes ont été demandées en France.

Vins. — Les vins fins de France trouvent ici un écoulement restreint. On a importé 9 tonnes 1/2 de vins en bouteilles en 1902 et 524 tonnes de vins en barils, mais ceux-ci venaient en grande partie des îles de l'Archipel.

Huile d'olive. — On a importé de France 1,066 barils d'huile d'olive. L'importation totale à Smyrne en 1902 a été de 1,777 tonnes.

Sucre. — L'importation a été de 17,110 tonnes en 1902. La France ne prend aucune part à ce mouvement. Les principaux fournisseurs sont la Russie et l'Autriche.

Machines à coudre. — Les machines francaises sont absolument inconnues à Smyrne. C'est l'Allemagne seule qui parfait le chiffre de la consommation annuelle, s'élevant à 370,000 fr.

Faïences et porcelaines. — On a importé, en 1902, 792 tonnes de faïences et 37 tonnes de porcelaine. La Belgique, l'Allemagne, l'Angleterre sont les principaux fournisseurs de cet article.

Instruments de musique. — Quoique les produits français soient reconnus pour être les plus recommandables, notre marché s'en est complètement désintéressé pour s'adonner exclusivement aux articles allemands en raison de leur condition de bon marché.

Le chiffre de consommation annuelle est évalué à 40,000 fr.

La France ne prend qu'une trop faible part au mouvement des importations à Smyrne; on trouvera, ci-après, un tableau montrant les quantités de marchandises venant de France et reçues dans le port de Smyrne.

Marchandises importées de France à Smyrne en 1902.

Articles.	Quantités.
Pommes de terre	15.233 sacs.
Café	44.150 —
Papier d'emballage	2.969 balles.
Gunny	2.160 —
Tissus	2.043 colis.
Cuirs	1.712 —
Vins et liqueurs	1.426 —
Riz	2.131 sacs.
Huile	1.066 barils.
Morue	1.527 balles.
Amidon	1.223 caisses.
—	125 sacs.
Peaux	574 balles.
Bière	450 barils.
Thé	436 caisses.
Savon	555 —
Arachides	465 sacs.
Droguerie	750 caisses.
Plants de vigne	305 —
Pâtes alimentaires	278 —
Parfumerie	177 —
Ciment	8.370 sacs ou barils.
Chaux	13.096 sacs.
Tuiles	900 tonnes.
Poivre	574 sacs.
Briques	80 tonnes.
Conserves	326 caisses.
Fromages	50 —
Lait condensé	108 —
Extrait de châtaignes	175 —
Confiserie	61 —
Papeterie	2.272 —
Bougies	1.312 —
Quincaillerie	354 —
Mercerie	311 —
Articles de Paris	143 —
Eaux minérales	124 —
Blanc de zinc	272 —
Céruse	346 —
Litharge	590 —
Plomb	1.080 —
Clous	208 —
Ferronnerie	591 —
Talc	235 —

Articles.	Quantités.
Minium	188 caisses.
Ocre	306 —
Sulfate	243 —
Verrerie	216 —
Coton filé	542 —
Bonneterie	171 —
Couleurs	136 —
Chlorure de chaux	105 —
Dégras	110 —
Enclumes	109 —
Machines	84 —
Liège	110 —
Déchets de coton	162 —
Divers	3.941 colis.

Les articles les plus importants de notre commerce sont : les pommes de terre (environ 1,552 tonnes, pour une valeur de 201,000 fr.), le café pour environ 2,400,000 fr., le papier fin (environ 115,000 fr.), le papier d'emballage (65,000 fr.), l'amidon (50,000 fr.), les peaux, la droguerie, le ciment (28,000 fr.) ; la chaux (10,000 fr.), les tuiles, les briques, les bougies (60,000 fr.), le plomb, l'huile d'olive (170,800 fr. environ) et le riz (80,000 fr. environ).

L'importation française, au lieu de prospérer dans notre contrée ne fait que péricliter d'année en année, et alors qu'autrefois la France était sur différents produits la seule maîtresse sur notre marché, elle est aujourd'hui détrônée par des concurrents d'autant plus redoutables qu'ils sont mieux armés et ont une connaissance beaucoup plus approfondie que la France de la place qu'ils se sont proposés de prendre d'assaut.

Nous verrons plus loin, au chapitre XII, ce que nous estimons que nos commerçants doivent faire pour reconquérir le terrain perdu. Nous signalerons en outre à cette place le nombre très restreint d'agents français établis dans notre ville, alors que l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie y ont, respectivement des représentants en nombre considérable qui étudient continuellement le marché, s'enquièrent des besoins de la consommation, s'efforçent d'être au courant des nouvelles créations pour en signaler l'origine et le coût à leurs fabricants qui sur ces données étudient les moyens d'établir à meilleur compte.

Nous signalons également ici la création par nos rivaux d'Allemagne, d'Autriche et d'Italie de musées commerciaux qui leur rendent les plus grands services.

XI.

Facilités offertes au commerce français dans ses relations avec Smyrne.

Il y a à Smyrne deux banques ayant des bureaux en France: la Banque Ottomane et le Crédit Lyonnais qui a des correspondants dans presque toutes les villes de France.

La poste française de Smyrne peut servir à nos négociants au même titre qu'un bureau de la métropole, pour leurs envois de lettres d'échantillons. de petits colis et les envois d'argent. La présence de ces divers établissements constitue autant de facilités offertes au commerce français pour ses relations avec Smyrne.

La monnaie française ayant cours sur la place, il n'y a aucun inconvénient à ce que nos négociants établissent leurs prix en francs. Mais doivent-ils demander le paiement en cours du change ou en francs-or? Voici quels sont les conseils que leur donne à cet égard notre Chambre de Commerce : « Le cours du « change est tantôt au-dessus et tantôt au-dessous du cours de « l'effectif en or et peut, par conséquent, et suivant les cir- « constances, laisser une petite perte ou un petit profit au « vendeur.

« Dans le cas où celui-ci aurait vendu en francs-or effectifs, « si le change sur France est supérieur au cours de l'effectif, il « y a perte.

« Si le change sur France est inférieur au cours de l'effectif, « il y a profit.

« Dans le cas où le vendeur aurait stipulé simplement le « paiement en francs il y a, presque toujours, une petite perte « pour lui, car le tiré paierait alors, suivant la convenance du « moment, en effectif ou en chèque sur France.

« Le seul moyen d'éviter toute perte de change consiste à « faire des ventes en francs au cours du change à vue sur « Paris et à mentionner cette formule et sur la feuille de com- « mande et sur la traite, car alors le sacrifice que fait le ven- « deur se limite à la commission qu'il paie à ses banquiers « chargés de l'encaissement. »

Quant au mode de recouvrement il se fait selon les articles et les avantages consentis par la concurrence :

Au comptant contre remise des documents d'expédition.

Au comptant après réception et examen de la marchandise.

(L'escompte pour le comptant varie de 1 à 6 0/0.)

A terme par traite acceptable contre remise des documents d'expédition.

A terme, par traite acceptable après réception et examen de la marchandise. (Le terme varie de 1 à 9 mois.) Nous laissons encore la parole à notre Chambre de Commerce pour les conseils fort sages qu'elle donne à nos négociants à cet égard. « Nous attirons de nouveau, dit-elle, l'attention de nos indus- « triels sur ce fait que, dans le cas de paiement ou acceptation « de traite, après réception et examen de la marchandise, cet « examen ne se fait pas en douane, mais bien dans les magasins « de l'acheteur, ce qui fait que la marchandise reste, pour « quelques jours, en la possession de celui-ci, sans garantie « pour l'expéditeur dont les intérêts dépendent, pour ce laps « de temps, de la bonne foi de l'acheteur.

« D'une façon générale, nous recommandons aux industriels, « autant dans leur intérêt que dans celui de leurs agents, de

« confier les recouvrements à des établissements de Banque.
« Nous avons à Smyrne, les succursales de la Banque Impé-
« riale Ottomane et du Crédit Lyonnais auxquelles nos indus-
« triels pourraient s'adresser dans ce but. Nous pensons qu'il
« leur est loisible, aussi, de négocier en France, auprès des sus-
« dits établissements de Banque, leurs effets sur Smyrne. »

Lorsqu'un de nos compatriotes rencontre des difficultés pour le paiement des marchandises qu'il a expédiées, il peut s'adresser à ce Consulat général, toujours disposé à tenter quelques démarches en sa faveur. Mais il ne faut pas oublier que si le débiteur est Ottoman ou étranger, nous ne possédons aucun moyen, même pour le forcer à comparaître devant nous, et s'il comparaît, pour l'amener à réparer ses torts. Souvent, il est vrai, il les reconnaît lui-même et notre intervention aboutit à un arrangement satisfaisant. Mais si le débiteur récalcitrant ne veut rien entendre ou même refuse de se rendre à nos convocations, il ne reste plus qu'à le poursuivre devant la justice. Les débats de toute affaire contre un sujet ottoman dans laquelle un de nos compatriotes est intéressé ont lieu devant un tribunal mixte et en présence d'un drogman de ce Consulat général. Si le débiteur est étranger, c'est devant son autorité consulaire que le procès doit être intenté. Nous donnons dans ces cas à nos compatriotes l'adresse d'avocats recommandables auxquels ils n'ont qu'à envoyer une procuration et les pièces nécessaires au procès.

XII.

Conseils aux exportateurs français.

Dans quel sens les commerçants français auraient-ils à diriger leurs efforts pour lutter contre leurs concurrents? Quelles sont les erreurs que l'on peut, ordinairement, leur reprocher? Quelles sont les causes plus générales qui créent pour eux des conditions défavorables? C'est ce que nous allons essayer de préciser :

1° Beaucoup de commerçants français s'adressent à ce Consulat général pour le prier de leur prêter son concours pour recouvrir des créances de la part de débiteurs smyrniotes récalcitrants. Notre intervention toujours mise très volontiers à la disposition de nos compatriotes, réussit quelquefois, mais souvent le débiteur est insolvable, ou les poursuites nécessaires devant la justice sont aléatoires et risquent d'entraîner des frais supérieurs à l'intérêt en cause. Ceci tient à ce que le commerçant français a engagé une affaire avec quelque représentant local ou quelque client, sans prendre de renseignements suffisants sur son compte ou même quelquefois sans aucun renseignement, sur la foi des promesses faites ou des avantages offerts par son correspondant. Nous ne saurions trop mettre en garde nos compatriotes contre les affaires offertes par des Orientaux

sur lesquels ils n'ont aucune indication. Il ne manque pas ici de Français, d'indigènes ou d'étrangers honnêtes et consciencieux, dans lesquels on peut ajouter foi pour une commande ; mais il y a à côté une foule de gens sans métiers ou de petits commerçants de mauvaise foi pour qui tous les moyens sont bons pour exploiter la crédulité de nos industriels et commerçants. Et pourtant, ceux-ci ne manquent pas de sources de renseignements. Ce Consulat général est toujours à leur disposition dans ce but, l'Office du Commerce extérieur a un service spécialement chargé de ce genre d'enquêtes pour eux, il y a à Smyrne une Chambre de Commerce française toujours prête à leur donner des informations sérieusement contrôlées au point de vue de la solvabilité comme sur la valeur morale, et des banques, entre autres une succursale du Crédit Lyonnais, qui les renseigneront sur la solvabilité. Je ne prétends pas qu'en prenant des renseignements à l'une de ces sources, ils éviteraient toutes les mauvaises affaires, car on a toujours dans le commerce à compter avec les accidents, mais neuf fois sur dix, les demandes de recouvrement de créances que nous recevrons s'appliquent à des gens notoirement connus comme insolvables ou de mauvaise foi, contre lesquels nous les aurions mis en garde, s'ils s'étaient adressés à nous.

Donc il ne faut jamais traiter une affaire en Orient, quelque beaux qu'en paraissent les avantages, je dirais même surtout quand elle paraît très avantageuse sans prendre des informations préalables sur le futur débiteur.

2° L'infériorité de nos commerçants français au point de vue des commis-voyageurs a déjà été relevée dans le rapport de ce poste pour l'année dernière (Voir supplément au *Moniteur officiel du Commerce*, n° 217 de 1903). Si un industriel trouve que les frais d'envoi d'un commis-voyageur en Orient sont trop onéreux, ne pourrait-il pas s'associer avec d'autres industriels de la région fabriquant des articles différents, mais si possible trouvant leur placement auprès de la même clientèle, pour en faire voyager un à frais communs. Qui empêchera un bon commis-voyageur de représenter sérieusement plusieurs maisons ne se faisant pas concurrences? Pour travailler utilement à Smyrne, le commis-voyageur aura avantage à connaître le grec. Les allemands avant d'entrer en affaires avec la place envoient souvent un voyageur qui vient passer une dizaine ou une quinzaine de jours sans apporter d'échantillons : il n'est pas préoccupé de faire des affaires, mais uniquement d'étudier le moyen d'en faire dans une prochaine tournée, et est ainsi à même de faire à sa maison un rapport impartial et étudié. Ce sont encore les Allemands qui font souvent passer leurs commis-voyageurs par tous les services des usines qu'ils représentent : Rompus aux petits côtés de la fabrication, ils saisiront plus vite les procédés des concurrents, en voyant leurs produits, et les modifications qu'ils proposeraient à leurs maisons d'adopter, s'appuieraient sur une expérience pratique personnelle.

Nous citons les procédés de nos concurrents, dans l'espoir qu'ils donneront peut-être l'idée à quelques-uns de nos compatriotes de les imiter.

3° Les conditions de paiement à accorder aux débiteurs doivent varier suivant ces débiteurs. Les commerçants français ont généralement une règle fixe dont ils ne veulent pas se départir pour les paiements, règle qu'ils appliquent en France ou en Amérique aussi bien qu'en Orient. Pour notre région ce système peu élastique n'est pas le bon : certains négociants du pays sont habitués à recevoir, de nos concurrents autrichiens et allemands, de longs crédits à six mois ou à un an, et savent y faire honneur ; quoi d'étonnant qu'ils préfèrent s'adresser à des fournisseurs aussi accommodants? Pour certains autres, au contraire, un crédit de trois mois est trop considérable, et le meilleur serait de ne livrer marchandise que contre argent comptant. Le commerçant français, s'il veut plaire à sa clientèle, en courant le moins de risques possibles, devra donc, avant tout, se renseigner sur son futur débiteur, et ne pas hésiter à avoir s'il le faut, autant de conditions différentes de paiement qu'il possède de clients à Smyrne.

4° Il est quelquefois difficile à un commerçant habitant la France d'avoir des renseignements rapides sur un client qu'on lui propose à Smyrne, et parfois notre compatriote peut se trouver dans l'alternative, soit de manquer une affaire, soit de l'engager sans aucun renseignement. Notre Chambre de Commerce donne à ce sujet à nos compatriotes un conseil que nous les engageons à suivre : c'est de se faire remettre par leurs représentants à Smyrne une liste de toutes les maisons avec lesquelles ceux-ci les mettront en relations, et de demander des renseignements sur toutes ces maisons avant même qu'il soit question d'affaires avec elles. De cette façon au moment où les relations viendront à s'établir, notre commerçant aura déjà en mains tous les éléments nécessaires pour savoir, s'il doit suivre son représentant dans la voie où celui-ci veut l'engager ; la part de l'imprévu est ainsi réduite au minimum. Ce serait une garantie de renouveler ces demandes de renseignements annuellement, les situations peuvent changer pendant cet intervalle.

5° Beaucoup de nos négociants, de même qu'ils n'ont qu'un mode de recouvrement, n'ont qu'un type d'articles qu'ils prétendent écouler et imposer à leurs clients. Des rivaux plus adroits leur enlèveront ces clients en fabricant des articles spéciaux selon leurs goûts et leurs demandes. Il suffit quelquefois d'une différence de forme extérieure ou de couleur pour qu'un article soit apprécié dans le pays. C'est l'affaire des voyageurs et des représentants d'informer nos industriels des modifications dans le goût de leur clientèle ou des changements à apporter à un article pour qu'il soit apprécié, mais c'est à eux qu'il appartient d'insister auprès de leurs agents pour être toujours très exactement tenus au courant à cet égard, au besoin même par des échantillons.

6° On s'est souvent plaint de retards dans l'exécution de commandes confiées aux commerçants français. Ceux-ci doivent songer que pour certains articles, il y a une époque de vente après laquelle on est obligé de remiser la marchandise en magasin jusqu'à l'année suivante. Aussi, même si leurs clients s'adressent à eux au dernier moment, ils doivent faire l'impossible pour les servir à l'époque qu'ils demandent. Les commerçants de Smyrne sont souvent pleins de bonne volonté mais manquent de capitaux : ils ont souvent besoin d'avoir vendu une marchandise pour pouvoir la payer au fabricant : si celui-ci leur fait manquer une époque favorable, ils seront dans l'impossibilité de régler ses traites jusqu'à ce qu'ils aient pu écouler les articles arrivés trop tard, c'est-à-dire souvent jusqu'à l'année suivante et encore faut-il admettre qu'il ne s'agisse pas d'articles de mode ou d'objets sujets à une détérioration rapide, auquel cas le mal est pire encore.

7° Nos industriels hésitent souvent à entrer en affaires avec une maison de notre place pour une commande insignifiante : les renseignements à prendre, l'aléa d'une affaire lointaine leur font négliger de donner suite à des offres de ce genre. Il ne devraient pas oublier que l'on entre rarement en affaires avec une maison que l'on ne connaît pas encore par des achats considérables, que la petite commande est souvent suivie d'une plus forte, si elle est bien exécutée, qu'elle peut procurer un bon client et que nos commerçants ont des rivaux qui n'hésiteront pas, s'il le faut, à vendre à perte dans le début pour gagner leur acheteur et se l'attacher plus tard pour des affaires importantes.

Une autre condition à réaliser pour obtenir la faveur de la clientèle de ce pays est de pouvoir, dans les catalogues qu'on lui envoie ou les offres qu'on lui fait, établir les prix franco bord Smyrne. Le commerçant smyrniote réalise souvent sur les marchandises qu'il revend des bénéfices trop peu considérables pour ne pas désirer être fixé d'avance sur le prix exact auquel lui reviendra un produit, rendu à quai : il n'aura qu'à y ajouter le montant, bien connu de lui, des droits de douane et de quai, pour connaître la valeur de ses débours, chose à laquelle, je le répète, il tient essentiellement.

Ceci nous amène à parler ici d'une cause d'infériorité de nos compatriotes vis-à-vis des étrangers, laquelle cause ne tient pas à eux-mêmes mais à l'absence dans notre pays d'entente entre les compagnies de chemin de fer et de navigation en ce qui concerne les tarifs d'exportation.

Les Allemands et les Autrichiens mettent à la disposition de leurs négociants des tarifs indiquant pour chaque catégorie de marchandise, le prix exact de transport des principales villes industrielles de ces deux pays aux ports du Levant. Rien de plus simple aux commerçants d'établir d'après ces renseignements leurs prix franco bord Smyrne.

A notre connaissance un pareil ouvrage n'existe pas en France (1), et c'est une lacune regrettable. Et existerait-il que ces données seraient établies sur des bases assez incertaines, tant qu'une entente ne serait pas intervenue entre les divers transporteurs, compagnies de chemins de fer et de navigation, pour établir des tarifs fixes d'exportation de diverses places industrielles de France vers nos ports. Certaines compagnies de navigation, se réservent le droit de taxer les marchandises qui leur sont confiées, au poids ou au volume suivant leur avantage. Cette mesure, dans beaucoup de cas, ne permet pas de savoir d'avance le prix exact de transport de Marseille à Smyrne ; elle est, à notre avis, aussi contraire aux intérêts de nos commerçants qui ne peuvent pas ainsi donner satisfaction à leurs clients d'Orient qu'aux intérêts de la compagnie qui verrait certainem ent son trafic augmenter en raison directe des facilités qu'elle accorderait à ses clients. Ainsi que nous le disons, il y a un obstacle qu'il ne dépend pas d'un de nos commerçants de lever par une action isolée, mais une action commune et des groupements d'intérêts pourraient, nous l'espérons, en triompher.

Rédaction des catalogues. — Le français est la langue courante de la société et du commerce à Smyrne, cependant les petits commerçants et la population de la ville parlent surtout la langue grecque; il serait donc utile que les catalogues français destinés à notre place, fussent accompagnés d'une traduction grecque.

Telles sont les observations générales que nous avons cru pouvoir résumer dans ce chapitre : elles ont pour but de montrer à nos négociants quelles sont les difficultés qu'ils ont à vaincre et, dans la mesure du possible, les moyens à employer pour y parvenir. Ils se tromperaient, à notre avis, en cherchant, ailleurs que dans les raisons que nous avons énumérées, les causes des déboires qu'ils ont pu éprouver en Orient, et en nouant des relations avec ces pays sans tenir compte de ces conseils.

VERCHÈRE DE REFFYE,

Consul suppléant de France, à Smyrne.

---

(1) Nous apprenons que cette lacune vient d'être comblée, mais seulement en ce qui concerne Paris et Marseille, par la Société des Messageries Universelles.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 3 DÉCEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 286

Possessions anglaises d'Amérique.

CANADA

Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902

VENTE AU NUMÉRO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 30 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
267.	—	**Chine** : Mouvement commercial et maritime de la Chine pendant l'année 1902	» 20
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902.	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amerique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902. . .	» 20
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial)	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902 . .	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de commerce de la ville	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902..	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation.	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.	» 30

POSSESSIONS ANGLAISES D'AMÉRIQUE

CANADA.

Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.

Vancouver... **Population, fortune publique, salaires.** — Le développement économique du pays de ma résidence s'est poursuivi durant l'année dernière d'une façon à peu près normale.

Au 31 décembre 1902, cet État de la Confédération canadienne comptait une population de 177,272 individus, qui se décomposait ainsi : 132,483 blancs, 25,593 Indiens, 14,869 Chinois et 4,507 Japonais. En 1881, la province comptait 49,459 habitants et, en 1891, 98,175. La population paraît donc doubler tous les ans, mais cet accroissement est encore trop lent pour donner une importance réelle à un marché dont la surface territoriale est deux fois celle de la France.

Le tableau suivant donne la répartition par profession des forces ouvrières du pays, comparée à celle des deux périodes décennales antérieures :

	1881.	1891.	1901.
Mineurs	2.792	4.591	10.000
Pêcheurs	1.850	3.798	23.000
Fermiers	2.381	5.874	10.000

Voici maintenant l'énumération de la fortune publique du pays :

Etablissements industriels et autres	Dollars.	18.000.000
Installations électriques (éclairage, railways)		3.500 000
Téléphones		1.000.000
Installations hydrauliques		2.500.000
Chemins de fer, télégraphes		65.500.000
Matériel de navigation		3.500.000
Mines, combustibles, usines		50.000.000
Pêcheries, usines		3.500.000
Etablissements religieux et scolaires		2.000.000
Dépôts dans les banques		8.000.000
Valeurs imposables par les municipalités		58.000.000
Edifices et travaux municipaux		1.000.000
Edifices et travaux provinciaux		6.000.000
Valeurs imposables par la province		40.000.000
Edifices et travaux fédéraux		3.000.000
Etablissements commerciaux divers		9.500.000
Terrains boisés pris à bail ou possédés en toute propriété (valeur estimative d'après le bois sur pied)		65.000.000
Total		340.000.000

En prenant pour base les chiffres de 1901, voici maintenant dans quelles proportions les ressources naturelles du pays contribuent à la richesse générale :

Industries.	Production annuelle. (En dollars.)	Pour cent
Mines	15.070.382	55.4
Combustibles minéraux	5.016.398	18.3
Pêcheries	3.065.900	11.2
Exploitation des forêts	1.690.000	6.2
Agriculture et divers	2.520.000	9.2
Soit un total de	27.362.680	100 »

Les statistiques sont arrêtées au Canada à la date du 30 juin, terme de l'année fiscale. On trouvera sur les annexes « A » et « B » de ce rapport le relevé de l'ensemble des importations et des exportations de la province durant l'année qui vient d'être close, ainsi que celui de la navigation pour tous les ports de la Colombie britannique.

Au cours de la période envisagée par ce compte rendu on peut dire d'une façon générale que les relations commerciales de ce pays avec ses clients naturels, notamment avec la Chine et le Japon, se sont maintenues, et que les industries auxquelles ce pays doit sa situation présente ont donné d'assez bons résultats.

Une exception doit être faite cependant pour l'exploitation des mines qui a été très affectée par le mauvais état du marché des métaux, par les troubles ouvriers et par le manque d'eau. En d'autres circonstances une telle crise atteignant le pays dans sa principale source de prospérité l'aurait fortement éprouvé, mais puisqu'il n'en a pas été ainsi, il faut admettre qu'il a su varier et augmenter ses ressources.

Les controverses entre employeurs et employés ont fait relativement plus de tort aux affaires. Celles qui ont éclaté notamment dans les centres houillers, ont atteint non seulement l'industrie métallurgique, mais aussi celle des transports. Ce n'est pas cependant que le sort des ouvriers laisse à désirer dans la contrée. Les salaires couramment payés dans les différents emplois, pour la journée de 9 heures, sont les suivants :

	Dollars.	
Charpentiers	3 50 à 4 »	par jour.
Plombiers	3 » 4 »	—
Plâtriers	4 » 4 50	—
Maçons	4 50 5 »	—
Forgerons	3 50 4 »	—
Ouvriers mécaniciens	3 50 4 »	—
Conducteurs de machines	4 » 4 50	—
Manœuvres, tâcherons	2 50 » »	—
Débardeurs	» 30 » 40	cents par heure.

Bien que le coût de la vie soit sensiblement plus élevé dans l'Ouest que dans l'Est, il ne faut pas oublier que la piastre canadienne, comme le dollar, vaut 5 fr. 25.

Malgré les conditions assez avantageuses que je viens d'indiquer la question des rapports entre le capital et le travail est à l'ordre du jour. Un « bill » pour régler les différends du travail par l'arbitrage a été présenté au Parlement provincial, durant la dernière session, et il est question de créer une commission chargée d'étudier les causes directes et indirectes des grèves et de soumettre au gouvernement les mesures propres à porter remède à ce mal social.

La question chinoise se rattache à la question ouvrière. J'ai indiqué plus haut le nombre des Chinois et des Japonais qui se trouvent actuellement dans la Colombie britannique. Ces Asiatiques sont répandus dans tout le pays, mais on les rencontre surtout dans le voisinage des centres industriels. Un certain nombre de Chinois s'adonnent cependant à l'agriculture et particulièrement aux cultures maraîchères.

Les principales villes de la Colombie britannique ont, comme San-Francisco, leur quartier chinois, et il n'est pas rare que dans certaines agglomérations rurales les Célestes forment la majorité de la population.

La concurrence de la main-d'œuvre chinoise a été dénoncée par les « Trades unions » qui, dans les centres industriels, ont une influence incontestée sur la classe ouvrière.

Dans le cours de la session actuelle le Parlement aura à s'occuper de l'application du « Federal governments act » qui exclut virtuellement les Célestes du Canada en leur imposant désormais une taxe de capitation de 500 dollars pour entrer dans le pays. Le parti ouvrier aurait voulu également restreindre l'immigration des Japonais, mais on est tenu à beaucoup plus d'égards envers eux, non seulement parce qu'ils sont moins nombreux et plus sédentaires, mais aussi par la raison que le Canada a tout intérêt à ménager un pays où il espère se procurer d'importants débouchés.

On dit que l'émigration au Canada a atteint, cette année, le chiffre de 125,000 individus. Il est vraisemblable, malgré l'immense étendue des territoires du Nord-Ouest ouverts à la colonisation, que la poussée de ce flot humain ne s'arrêtera pas au pied des Rocheuses et qu'elle engagera de nouveaux ou d'anciens colons à venir peupler l'autre versant du Pacifique. A vrai dire la colonisation du centre et du nord de la Colombie britannique sera un bienfait pour le pays qui, sans être une contrée éminemment agricole, pourrait cependant arriver à nourrir ses propres habitants.

Quatre centres d'émigration ont été créés : le premier dans l'île Malcolm, le second dans la vallée de San José (île de Vancouver) le troisième dans l'île de la Reine Charlotte et le quatrième dans la Bulkley Valley.

Il est à remarquer qu'un certain nombre d'émigrants qui viennent au Canada arrivent maintenant des États-Unis.

Principaux centres. — Les quatre principaux centres de la Colombie britannique sont Victoria, Vancouver, New-Westminster et Rossland.

Victoria, la capitale, est séparée du continent et du réseau transcanadien par un bras de mer assez étendu et à cause de cette situation spéciale ne paraît pas susceptible d'un très grand développement commercial et industriel. Elle a surtout une existence propre et la navigation de son port la met fréquemment en contact avec la Californie, l'Orégon, l'Etat de Washington et la relie au Japon, à la Chine et même à l'Angleterre.

New-Westminster, malgré ses fabriques de conserves et ses soieries, ne paraît pas se relever des ruines de l'incendie qui l'a ravagée en 1898. Ce baptême du feu, d'où les villes de cette contrée sortent généralement plus vigoureuses n'a eu d'autre effet sur elle que de supprimer un certain nombre d'édifices dont les proportions n'étaient pas en harmonie avec le cadre modeste de la ville.

Rossland est surtout un vaste camp minier.

Vancouver, siège du Consulat en Colombie britannique, est évidemment parmi les centres de population énumérés plus haut celui qui est appelé au plus grand avenir. Le dernier recensement a permis d'établir que sa population atteint maintenant le chiffre de 30,000 habitants que l'on s'était un peu hâté d'annoncer et qui en fait dès à présent la ville la plus peuplée de la province. En 1886, année qui a suivi sa fondation, elle comptait 1,000 habitants et six ans après 15,000. Ainsi que Montréal a détrôné Québec, la capitale provinciale, Vancouver est en train de dépasser Victoria, non seulement par le chiffre de sa population, mais comme importance d'affaires et de justifier sa devise « By Sea and Land we Prosper ».

Son importance croissante s'explique d'ailleurs naturellement. Non seulement son port est plus vaste et mieux abrité que celui de Victoria, mais sa position à la tête de ligne du chemin de fer transcontinental qui la relie aux provinces de l'Est et à l'Atlantique, lui assure un transit notable de voyageurs et de marchandises vers tous les pays baignés par le Pacifique. Ses remarquables progrès, comme port du Dominion, sont mis en relief par les dernières évaluations douanières. Les droits perçus qui étaient de 350,000 dollars en 1896 se sont élevés, durant l'année fiscale qui vient d'être close à 1,388,709 dollars.

Au point de vue des revenus de la douane, Vancouver occupe maintenant le quatrième rang par ordre d'importance parmi les ports du Dominion et prend la place d'Halifax.

Vancouver est devenu un centre de distribution commerciale pour un territoire qui dépasse de beaucoup les limites de la province. Vers le Nord, ses relations d'affaires s'étendent jusqu'au

Yukon, et, à l'Est, jusqu'aux limites de l'Assiniboine ; elles iraient même plus loin si les tarifs de transport étaient établis d'une façon plus rationnelle pour le commerce, surtout pour le petit commerce. Mais, ici comme en Europe, les compagnies de chemin de fer établissent le coefficient d'exploitation d'après la distance virtuelle d'une ligne et non pas d'après la distance réelle. Et comme la ville de ma résidence se trouve séparée des autres provinces du Canada par la chaine des Rocheuses, il s'en suit, qu'au point de vue des conditions de transport, sa situation est plutôt désavantageuse par rapport à certaines villes de l'intérieur telles que Winnipeg.

Cette inégalité flagrante donne lieu à beaucoup de plaintes auxquelles on sera obligé tôt ou tard de faire droit, et il est à supposer qu'à ce moment-là Vancouver deviendra un centre d'approvisionnement pour les territoires du Nord-Ouest actuellement livrés à la colonisation.

Vancouver possède des établissements financiers en rapport par le nombre et par l'importance avec son activité commerciale. La création d'une succursale de la Banque Royale du Canada vient de porter à dix le nombre des institutions de crédit qui sont représentées ici. Au point de vue des paiements par compensation (Banks Clearances), cette place de commerce occupe maintenant le cinquième rang au Canada.

Bien que les richesses du sol attirent de plus en plus l'attention des financiers américains, le manque de capitaux à la disposition du commerce et de l'industrie continue cependant à se faire sentir. Les taux de l'intérêt et de l'escompte se maintiennent toujours très élevés.

Vancouver possède dans sa périphérie de nombreuses scieries mécaniques, des usines pour la préparation du poisson, la plus importante raffinerie de sucre de la côte et d'autres établissements industriels de moindre importance, auxquels il est question d'adjoindre des usines de fusion pour les minerais.

Les chantiers de constructions navales pourraient être plus considérables étant donné l'activité de la navigation du port et la facilité de se procurer les matériaux nécessaires.

La raffinerie dont il a été parlé plus haut gagne tous les jours en importance ; elle transforme le sucre brut importé de Java et du Pérou en granulés cristallisés et en cassonade. Le sucre provenant du Pérou est embarqué par 1,500 tonnes à la fois sur des vapeurs allemands appartenant à la Compagnie «Kosmos».

Il est hors de doute que dans l'avenir, à cause des relations maritimes qui permettent aussi bien de s'approvisionner en matières premières que de placer aisément le produit fabriqué, d'autres industries intéressantes viendront se créer dans cette région ; mais c'est surtout comme place de transit que l'importance de Vancouver s'affirmera. Les intérêts commerciaux du pays se concentrent sur la côte et le trafic est plus accentué

vers la mer que vers les Rocheuses. La situation géographique assigne à Vancouver des relations spéciales, notamment avec la Californie, le Chili, la Chine, le Japon et l'Australie; par les mêmes raisons, ses rapports avec l'Europe sont forcément limités à certaines catégories de marchandises telles que les conserves de poisson et les bois.

Le développement de son commerce avec l'Afrique du Sud, l'Australie et l'Extrême-Orient est actuellement l'objet de tous les efforts. Ces pays demandent beaucoup de blés et Vancouver est entouré de régions produisant des céréales; mais, avec les difficultés présentes de transport, c'est à peine si quelques chargements de céréales transitent par Vancouver, alors que Tacoma, pour ne citer que le centre américain le plus voisin, voit annuellement 75 ou 80 navires quitter son port avec des chargements de grains. En 1900, 26 millions de boisseaux de blés ont été exportés par les ports américains du Pacifique.

Il y a, notamment, deux facteurs qui contribueront à la prospérité de Vancouver et de la Colombie britannique en général; l'achèvement du canal de Panama et la colonisation des territoires du Nord-Ouest. Le premier de ces événements est appelé à opérer toute une révolution dans le système des transports sur cette côte plus que partout ailleurs, mais il est encore trop éloigné de sa réalisation et d'une trop grande portée économique pour entrer dans le cadre de ce travail. Quant au second de ces événements, il est en voie de s'accomplir et de déterminer un accroissement notable de la production des céréales.

La seule province de l'Alberta, qui n'est qu'à 800 milles de la côte, vient de porter sa production à 10 millions de boisseaux, mais sous l'empire des conditions actuelles, le district d'Edmonton bien qu'à 3,000 milles de rail de l'Atlantique, expédie par cette voie. Il arrivera cependant un moment où ces conditions seront modifiées. Alors une partie du trafic qui s'en va maintenant par l'Est prendra le chemin de l'Ouest et Vancouver deviendra une place de premier ordre pour l'exportation des blés.

Ce port est naturellement placé pour devenir le point d'embarquement de toute la production du Nord-Ouest qui, un jour sera immense et il se prépare dès à présent à son nouveau rôle par la construction d'un élévateur à grains.

On commence, d'ailleurs, à s'apercevoir que les installations du port ne répondent plus ni aux besoins futurs, ni même aux nécessités présentes et, on se propose de construire une forme de radoub, un dock flottant et des bassins qui seront affermés à une ou plusieurs compagnies, mais qui resteront sous le contrôle de l'administration municipale. Ces docks seront probablement établis dans la partie sud de la ville, sur un bras de mer qui n'est pas actuellement utilisé et qui, en vue de sa destination, sera dragué et aménagé de façon à recevoir des bateaux de fort tonnage.

En attendant que le port de Vancouver soit doté d'un outillage en rapport avec ses destinées futures le « Canadian Pacific Railway » se dispose à étendre et multiplier son réseau de voies le long du rivage et à gagner 500 pieds sur la mer.

Conditions de la navigation. — Frets. — Les conditions d'affrêtement continuent à être très mauvaises sur toute la côte du Pacifique. Les contrats pour le transport des blés deviennent de plus en plus difficiles. Les compagnies qui constituent le « North Pacific Freight Bureau », font beaucoup d'efforts pour maintenir les cours ; malgré cela on traite actuellement le transport d'une tonne de farine, d'un côté à l'autre du Pacifique, à raison de 3 à 4 dollars, alors que dans le passé on exigeait 5 à 6 dollars.

Nos voiliers français, soutenus par la prime à la navigation, participent à la lutte, mais ils ne remontent pas au-dessus de Seattle, de Portland et de Tacoma. Un important syndicat français se propose cependant d'envoyer ses voiliers dans les ports de la Colombie britannique où la navigation française a été nulle jusqu'à ce jour, et où cependant, s'il existait une plus grande entente d'intérêts entre nos armateurs et nos industriels, il serait possible à un navire français de se procurer du fret en venant et en partant.

Chemins de fer. — La Colombie britannique possède actuellement une étendue de rails de 1,450 milles qui va toujours en augmentant. Le « Canadian Pacific Railway » a beaucoup développé son réseau dans la région des mines et en ce moment une quinzaine de projets de chemins de fer sollicitent l'autorisation législative. La plupart consistent en voies de pénétration ou de raccordement. En plus de ces projets, il y a celui des deux nouvelles voies transcontinentales qui doivent déboucher sur le Pacifique plus au nord de Vancouver. Ces deux vastes plans attirent beaucoup l'attention publique, en raison de leur indiscutable importance.

Stimulée par les progrès de Vancouver, Victoria aspire à devenir la tête de ligne d'une des deux nouvelles voies qui sont appelées à traverser de part en part le continent canadien. D'ailleurs les communications avec la partie insulaire de la province tendent à s'améliorer. Le « Great Northern » américain est en train de prolonger son réseau jusqu'à l'embouchure du Fraser et de ce point il a déjà établi un service rapide de « ferry boats » entre la terre ferme et Sydney, point terminus du petit railway de l'île. Pour déjouer cette concurrence, la compagnie canadienne du « C. P. R. » se préoccupe de rendre plus rapides les communications qu'elle est chargée d'assurer avec l'île et elle va affecter à ce service des steamers d'une plus grande vitesse, qu'elle a fait construire expressément en Angleterre.

La même compagnie du « Great Northern » s'occupe maintenant de prolonger jusqu'à Vancouver le tronçon qu'elle exploite

entre Seattle et New-Westminster. La voie est en construction, et lorsque le pont métallique qui a été jeté sur le Fraser sera achevé, les trains américains pourront être amenés jusqu'à Vancouver qui se trouvera avoir ainsi à sa disposition deux voies transcontinentales américaines administrées dans un esprit essentiellement commercial. La ligne en question constitue la première amorce du chemin de fer du Yukon (W. V. Y. Railway) et les communications directes qu'elle permettra d'établir entre Vancouver et les railways américains seront tout à l'avantage de l'expansion de la ville de ma résidence, qui actuellement, dans ses rapports avec l'intérieur, est à la merci de la compagnie du transcontinental canadien. Au dire du commerce local, les conditions de transport de cette compagnie seraient rien moins qu'équitables. Ainsi les tarifs appliqués entre Vancouver et Winnipeg seraient de 33 0/0 plus élevés que ceux qui existent dans le Manitoba, et il en coûterait moins cher actuellement de transporter du thé de Hongkong à Winnipeg et de le faire revenir à Calgary, que de le débarquer à Vancouver pour l'envoyer, par voie ferrée, jusqu'au chef-lieu de l'Alberta.

Industrie forestière. — Il est incontestable que les mines ont surtout contribué à attirer l'attention de l'étranger sur la Colombie britannique, mais il n'en est pas moins vrai que l'exploitation des richesses forestières de la province a doté le pays d'une industrie et d'un commerce réguliers qui alimentent toute l'année l'activité de la région.

Cette contrée peut, à juste titre, passer pour la plus riche en forêts du monde entier. La surface totale de son territoire est de 382 milles carrés, desquels 285 milles sont couverts de forêts. C'est la seule région qui ait un surplus considérable de bois et, quoique les forêts soient fréquemment ravagées par les incendies, durant la saison sèche, les réserves seront considérables pour de longues années encore.

Le versant Pacifique recèle des arbres gigantesques et qui conviennent surtout comme bois de construction; il n'y en a pas qui se prêtent à l'ébénisterie. Les principales espèces qui sont placées dans le commerce sont le sapin Douglas (appelé communément pin d'Orégon) et le cèdre rouge (thuya gigantea). On trouve également en abondance l'épinette blanche et la pruche, dont l'écorce est employée dans la tannerie. Les espèces qui constituent à proprement dire les bois de construction sont véhiculées par la voie d'eau sous forme de billots, du point d'abatage au point de transformation. L'utilisation de la force hydraulique, ainsi que l'emploi des résidus de la fabrication pour le chauffage des machines et de la main-d'œuvre japonaise permettent de limiter les frais d'exploitation. Les billots transformés en planches, lattes, bardeaux, mâts, de toutes dimensions, sont ensuite expédiés par la voie ferrée aux Etats-Unis et dans l'intérieur, ou vendus par cargaisons complètes de navires.

Ces cargaisons, qui sont de 800,000 à 1,500,000 pieds de bois, sont embarqués généralement sur des voiliers spécialement aménagés pour les recevoir. Ceux qui vont en Europe mettent environ six mois pour faire le tour par le cap Horn. L'industrie des scieries est particulièrement protégée et favorisée par une loi qui prohibe l'exportation aux Etats-Unis du bois à l'état brut. Un des plus heureux résultats de l' « Export Act » a été de contribuer à l'installation, sur différents points du territoire, de nombreux établissements où l'on prépare le bois et, par conséquent, d'attirer dans le pays de nouvelles forces et de nouveaux capitaux.

La capacité annuelle de production de toutes les scieries de la province est maintenant de 360 millions de pieds ou de 1 million de pieds par jour. Les scieries qui sont en construction vont encore augmenter la puissance de cette production.

La formation de la « B. C. Lumber Association », qui embrasse toutes les grandes scieries du pays, a également contribué à placer cette industrie sur un bon pied. Il y a aussi une entente entre les scieries mécaniques de la partie américaine du Puget Sound et celles de la Colombie britannique, et bien que plusieurs compagnies se soient retirées de l'Union, elle existe encore en principe.

L'ensemble des affaires a été proportionnellement plus satisfaisant pour les scieries que celui des années précédentes, et si les statistiques accusent quelque diminution dans la production par rapport au passé, le chiffre actuel n'en est pas moins considérable. Les produits forestiers ont eu l'avantage de trouver des frets raisonnables et de bons prix.

Cependant l'interdiction d'exporter les bois à l'état brut a eu pour conséquence, au bout de quelque temps, de créer un surplus de billots qui s'élève maintenant à 50 millions de pieds environ et qui gêne beaucoup le marché indigène en ce moment.

Il y a actuellement, le long de la côte, plus de 120 camps de bûcherons, soit un effectif de 4 à 5,000 individus, dont le travail représente une coupe de bois quotidienne de 5 millions de pieds. Comme les scieries indigènes arrivent avec peine à absorber journellement un cinquième de cette quantité, il s'ensuit que la production augmente à vue d'œil et que la nécessité d'élargir les débouchés s'impose.

Les bûcherons demandent au gouvernement de suspendre momentanément l' « Export Act » et de leur accorder l'autorisation d'exporter le surplus qui encombre le marché; mais le gouvernement ne paraît pas disposé à concéder ce privilège, car il y voit un encouragement à la dévastation des forêts, ce qui est contraire aux intérêts généraux et permanents de la province.

En cas d'échec il a été décidé que tous les camps de bûcherons seraient fermés durant 45 jours à partir du 1er août.

L'afflux des colons dans les terres nouvellement livrées à la colonisation a eu pour effet d'accroître la demande du bois de construction, d'activer le travail des scieries et d'augmenter les prix dans des proportions telles que le gouvernement a été sur le point d'ordonner une enquête sur les agissements de la « B. C. Lumber Association » qui constitue un véritable trust et qui est le principal fournisseur du Nord-Ouest.

Durant toute l'année, et malgré les grèves du bâtiment, on peut dire que le commerce des bois a été caractérisé par une très grande activité. On affirme que l'ensemble des bénéfices réalisés aurait été d'un million de dollars; si l'on tient compte que la totalité de la production ne dépasse pas 2 millions de dollars on doit reconnaître que ce sont là de beaux bénéfices.

Le développement de l'industrie forestière a été surtout très marqué dans le Kootenay. Dans cette région la production aurait été plus abondante si parfois on n'avait pas été à court de main-d'œuvre et si les moyens de transport avaient toujours été assurés d'une façon normale, mais il y a eu souvent pénurie de wagons et, d'autre part, certaines scieries ont été obligées, faute de personnel, de suspendre momentanément leurs travaux.

Parmi les nombreuses sociétés qui s'adonnent à l'exportation des bois du pays, deux seules sont intéressantes au point de vue de l'exportation. Ce sont la « Victoria Lumber and Manufacturing Company » qui a ses chantiers près de Chemainus, dans l'île de Vancouver, et la « B. C. Mills Timber and Trading Co » qui possède un certain nombre d'usines mécaniques dans les environs de Vancouver. Leur puissance de production peut être évaluée à 70 millions de pieds linéaires dont un dixième va aux États Unis ou y passe pour être embarqué.

Les deux compagnies ont des chantiers très intelligemment installés. Le bois arrive par la voie d'eau jusqu'au pied des machines qui le façonnent suivant les exigences du marché, puis on l'embarque sur des voiliers qui le transportent aux quatre coins du monde. Ce transport, je l'ai dit, appartient presque exclusivement aux voiliers européens qui y trouvent une occasion de relever pour des contrées où ils seront sûrs de trouver des frets de retour pour le vieux monde. Il a été assuré, l'an dernier, par 70 navires, mais l'offre de nolis a été inférieure à la demande de chargements ; aujourd'hui, cependant, à cause du déficit de la récolte des céréales, elle est plus abondante.

On évalue, en moyenne, la quantité de bois transportée annuellement à l'étranger à 60 millions de pieds, ce qui représente les 5/6 de la production des deux principales scieries de la Colombie britannique. En 1902, il y a eu, cependant, relâchement dans la demande et les expéditions pour l'extérieur ne se sont chiffrées que par 55 millions de pieds linéaires contre 65 millions l'année précédente.

Toute proportion gardée, le pourcentage de la diminution a été, cependant, inférieur à celui qui a été constaté dans les scieries du Puget Sound.

L'Etat de Washington et l'Orégon sont également de grands producteurs de bois ouvré, mais l'exploitation intensive des forêts a porté un rude coup à la sylviculture.

L'exportation s'effectue surtout à destination des pays miniers et, cela va sans dire, des contrées déboisées.

Le tableau suivant indique la destination des différentes cargaisons qui ont quitté la Colombie britannique durant l'année dernière :

Australie	20.631.920	pieds linéaires.
Amérique du Sud	9.284.552	—
Afrique du Sud	9.830.463	—
Chine.	4.614.192	—
Angleterre et Europe.	9.168.616	—
Autres pays	2.155.265	—
Total.	55.685.008	pieds linéaires.

L'Australie est, on le voit, le plus grand consommateur de bois : elle en a pris 18 chargements complets. L'Afrique en a reçu 8, 6 ont été expédiés vers le Royaume-Uni, 9 sonts partis à destination de Valparaiso, d'Iquique et d'autres ports de la côte ouest de l'Amérique du Sud, 14 ont été dirigés vers la Chine et le Japon et respectivement 1 vers la Belgique, l'Allemagne et la côte Est des États-Unis.

Pâte de bois. — La pâte de bois (cellulose) est un produit dérivé de l'industrie forestière. Il suffit pour obtenir de la pulpe d'avoir à proximité du bois tendre et demi dur, une installation simple et de disposer d'une force hydraulique suffisante. Il y aurait donc lieu de s'étonner que la Colombie britannique qui possède des chutes d'eau puissantes et nombreuses, des espèces de bois propres à cette fabrication ainsi que des marchés à sa portée, n'ait pas essayé de développer une industrie que le gouvernement s'efforce d'encourager en concédant gratuitement les pouvoirs d'eau, et que les usines de l'Est continuent à approvisionner non seulement son propre marché mais même ceux de l'autre côté du Pacifique. Cela tient à diverses causes. L'effort industriel s'est surtout porté vers l'utilisation des ressources forestières comme bois de charpente et a fait négliger cette remarquable application de la fibre des arbres. De plus, tandis que le nombre et la production des usines de pulpe augmente dans l'Est, le marché extérieur tend à se contracter. Ainsi les États-Unis imposent maintenant un droit supplémentaire de 1.20 dollar par tonne aux provenances du Dominion, en réponse au bill canadien qui interdit l'exportation, dans les pays de l'Union, de la matière première destinée à cette industrie.

Or donc la crise que cette industrie traverse en ce moment n'est pas faite pour en faciliter l'implantation dans la Colombie

britannique, qui passe cependant pour posséder les essences les plus propres à être transformées en pâte à papier.

Sans parler de celles telles que le pin qui ne sont employées que dans la manufacture de la pulpe chimique, l'épinette blanche (white spruce) qui donne une pulpe supérieure, ainsi que le sapin, le peuplier et le tremble existent en abondance dans les forêts du littoral.

Le bruit courait dernièrement que le gouvernement se proposait de réserver, durant deux ans, pour l'usage de l' « Island Power C°», une nouvelle fabrique de pâte de bois, tout le district forestier de l'île Vancouver et de la côte actuellement disponible. Cette mesure n'ayant pas reçu son application, il est à supposer que les projets de la nouvelle société ont avorté.

Industrie minière. — L'industrie minière de la Colombie britannique occupe une place prépondérante au Canada qui est lui-même, pris dans son ensemble, un important pays de mines. La production totale du Dominion a atteint en 1901, 65 millions de dollars dont plus d'un tiers revient au pays de ma résidence.

Depuis 1852, époque à laquelle on a commencé à tenir la statistique de la production minière, c'est-à-dire depuis quarante ans, voici quelle est la valeur représentée par les divers minerais extraits du sol de la province :

Or (placers)	64.627.683 dollars.
Or (minerais)	22.049.732 —
Argent	18.475.882 —
Plomb	10.447.521 —
Cuivre	12.256.219 —
Combustibles minéraux	58.989.572 —
Matériaux divers	2.881.929 —
Total	189.728.538 dollars.

Lequel total se répartit de la façon suivante sur les différentes années :

De 1852 à 1889 inclusivement	71.981.634 dollars.
1890	2.608.803 —
1891	3.521.102 —
1892	2.978.530 —
1893	3.588.413 —
1894	4.225.717 —
1895	5.643.042 —
1896	7.507.956 —
1897	10.455.268 —
1898	10.906.861 —
1899	12.393.131 —
1900	16.344.751 —
1901	20.086.780 —
1902	17.486.550 —
Total	189.728.538 dollars.

A l'heure actuelle près de la valeur de 200 millions de dollars, soit un milliard de francs, aurait donc été tirée, ici, des entrailles de la terre.

Ainsi que le tableau précédent le fait ressortir l'exploitation des mines dans la Colombie britannique a toujours été en progrès jusqu'à l'an dernier où elle accuse une notable diminution (2,600,000 dollars environ). La cause de cette diminution est aisée à expliquer : elle provient surtout de la dépréciation du cuivre, de l'argent et du plomb. En prenant la moyenne des cotes du « New-York Metal Exchange » pour l'année dernière on constate que le cuivre qui valait 16 dollars 11 cents les 100 livres, en 1901, ne vaut plus que 11 dollars 62 ; que la valeur de l'argent est passée de 58 doll. 95 à 52 doll. 16 et celle du plomb de 2 doll. 165 à 1 doll. 94 soit respectivement une diminution de 27 doll. 3 0/0, 11 doll. 5 0/0, 10 doll. 4 0/0.

En rapprochant les relevés des deux dernières années on peut se rendre compte de la façon dont cette baisse a agi sur la production des métaux susmentionnés :

	Indications du poids.	1901.		1902.	
		Quantités.	Valeur.	Quantités.	Valeur.
Or (placers) . .	(Onces)	48.505	970.100	53.657	1.073.140
Minerais d'or. .	—	210.384	4.348.603	236.491	4.888.269
Argent	—	5.151.333	2.884.745	3.917.917	1.941.328
Cuivre	(Livres)	27.603.746	4.146.963	29.636.057	3.446.673
Plomb	—	51.582.906	2.002.733	22.536.381	824.832
	Tonnes de 2,240.				
Charbon	(Livres)	1.460.331	4.380.993	1.397.394	4.192.182
Coke	—	127.081	635.405	128.015	640.075
Autres matériaux.	—		417.238	»	480.051
			20.086.780		17.486.550

Il est facile de se rendre compte d'après le tableau ci-dessus, que l'exportation des mines de plomb a été tout à fait ruineuse et que celle des minerais d'argent n'a guère été plus profitable. Le cuivre a été travaillé en plus grande quantité mais son avilissement a diminué de beaucoup les bénéfices.

L'extraction de l'or seule est en progrès, et grâce à l'appoint de la Colombie britannique, le Canada continue à occuper le troisième rang parmi les régions aurifères du monde entier, après l'Australie et le Transvaal, avec 20 millions de dollars de production annuelle.

Toutes les entreprises minières du Canada, prises dans leur ensemble, ont accusé, l'an dernier, un écart de 2,61 0/0.

La Colombie britannique n'a pas échappé à cette phase de

dépression et on peut dire que presque la totalité de la province a traversé une période critique, mais, d'une façon générale. Les mines de la côte ont été moins éprouvées que celles de l'intérieur, car les conditions de travail y sont meilleures.

Partout cependant on a fait de nouvelles découvertes et les ressources minières du pays continuent à attirer l'attention des capitalistes.

Dans la région nord-ouest de l'île de Vancouver, du côté de Quatsino, on a relevé l'existence de dépôts de cuivre qui passent pour être les plus importants de la Colombie britannique, mais le capital à la disposition des mines étant généralement limité, l'avenir de ces gisements dépendra entièrement du rendement du minerai.

Les champs aurifères de l'Atlin et du Cariboo se développent d'une façon normale et la seule difficulté dans l'exploitation provient de la rareté de la main-d'œuvre et de la sécheresse qui arrête le fonctionnement des appareils hydrauliques.

Dans le « Boundary Creek » le manque de coke paraît avoir été le principal obstacle aux progrès de l'industrie minière et métallurgique.

Dans la région minière du Kootenay où l'on exploite les quartz aurifères, les troubles ouvriers sont venus s'ajouter à la sécheresse pour arrêter le travail. Le zinc a été extrait en abondance dans le district de Slocan.

L'industrie argentifère dans le même district, ainsi que dans les autres centres miniers du Kootenay, est dans le marasme. Cette situation ne provient pas des mines elles-mêmes qui rendent bien : elle tient aux motifs que j'ai relatés plus haut et à d'autres raisons que je vais indiquer.

Les propriétaires de mines de plomb argentifère de cette région ont dépendu jusqu'à ce jour du marché des États-Unis, car ils sont obligés de faire traiter leur minerai de l'autre côté de la frontière. Par suite de l'éloignement des usines de fusion ils sont obligés de supporter des frais de transport assez élevés. Or avec la baisse des métaux ils en arrivent maintenant à travailler à perte lorsque le minerai n'est pas de très haute teneur. Les Américains parviennent à obtenir 3 1/3 0/0, pour leur plomb. alors que, déduction faite des frais que je viens d'indiquer, les Canadiens arrivent avec peine à tirer 1 1/3 0/0 du leur.

Des démarches très pressantes sont faites en ce moment auprès du Gouvernement fédéral pour l'inviter à venir en aide à cette industrie par l'imposition d'un droit protecteur sur le plomb et ses dérivés, et il y a lieu de croire qu'une décision sera prise prochainement dans ce sens.

Combustibles minéraux. — La production du charbon est, après celle de l'or, la plus considérable de la province, qui possède à l'heure actuelle quatre grands centres houillers en exploitation : un sur la terre ferme et trois dans l'île de Van-

couver. Les gîtes houillers de la partie continentale se trouvent à Crow's Nest, aux pieds des Rocheuses : ceux de l'île sont situés Nanaïmo, à Ladysmith et à Comox où ils ont une étendue de 300 milles carrés.

On a signalé dernièrement dans la région de Simalkameen des dépôts de charbon, dont on va entreprendre l'exploitation et des traces d'anthracite dans l'île de la Reine-Charlotte. Au dire des connaisseurs cet anthracite ne serait pas inférieur comme qualité à celui de Pensylvanie, mais ces gisements auraient l'inconvénient d'être trop éloignés de la côte ce qui les rend jusqu'à présent inutilisables.

Depuis les dix dernières années, 12 millions de tonnes de charbon, représentant une valeur de 35 millions de dollars, ont été extraites du sol de la Colombie britannique.

L'exploitation de l'année dernière accuse une certaine réduction sur la quantité et sur la valeur, et cela tient à deux causes bien distinctes : d'une part aux troubles ouvriers qui ont arrêté passagèrement l'exploitation, de l'autre à l'emploi de plus en plus fréquent du pétrole comme combustible dans la région américaine du Pacifique.

Malgré cette nouvelle application du pétrole, le charbon de Vancouver continue à faire prime sur le marché californien. Ainsi, les États-Unis en ont acheté, l'an dernier, pour 775,000 dollars. Comme pour les produits forestiers, l'emploi de la main-d'œuvre asiatique permet au charbon de l'île de Vancouver de lutter avantageusement avec le charbon américain sur son propre territoire.

L'industrie minérale de la Colombie britannique tend maintenant à se compléter par la création de nombreuses usines à fusion sur différents points de son territoire. Le voisinage et le prix de revient du coke étant un facteur important dans la métallurgie, ces usines sont établies de préférence dans le voisinage des centres houillers. Deux établissements de ce genre viennent d'être inaugurés récemment dans l'île de Vancouver. L'un situé à Crofton, petit centre de création récente sur l'Osborne-Bay, est destiné à traiter les minerais de cuivre et de fer de la côte. Il a été construit par la « North Western Smelting and Refining C°, et est un des plus grands du Nord-Ouest. L'autre a été installé à Mount Sicker à quelque distance de Ladysmith par la Tyle Cooper C° ». Tous deux sont pourvus de tous les perfectionnements modernes et sont appelés à rendre de grands services à l'industrie minérale.

Il est maintenant question d'en construire un troisième toujours dans l'île près de Quatsino, pour développer les gisements de cuivre dont j'ai parlé plus haut.

La Colombie britannique possède, dit-on, d'abondantes réserves de fer magnétique que l'on se propose d'utiliser d'une façon sérieuse par la création d'une industrie sidérurgique. Le conflit douanier avec l'Allemagne pourra se prêter à cette tenta-

tive. Jusqu'à présent, l'industrie canadienne des métaux, qui est de création récente et localisée dans les provinces de l'Est, ne pouvait, à cause de la main-d'œuvre, lutter avec l'Allemagne dont les rails d'acier, notamment, entraient librement dans le pays. Dernièrement, sa situation était devenue tout à fait précaire et l'avait obligée à réclamer au gouvernement des droits protecteurs.

D'ailleurs, le marché canadien a une tendance à se fermer à la métallurgie européenne. Il espère, avec le concours de circonstances favorables, telles que l'abondance de houille et de fer et les facilités de transport par voie d'eau, développer une industrie indigène.

Pour parler plus spécialement de la Colombie britannique, on compte installer des hauts fourneaux à Texada et travailler le cuivre dans le Howe Sound.

On espère que les pays d'Extrême-Orient, qui sont actuellement à la merci des grands établissements anglais, allemands et américains pour toutes les fournitures métalliques, pourront assurer d'importants débouchés à cette industrie. Le marché indigène lui-même pourra contribuer à son activité car, à l'heure actuelle, toutes les machines et tous les outils dont on se sert dans les mines proviennent des États-Unis, bien que le tarif préférentiel donne à la Grande-Bretagne un avantage de 33 1/3 0/0.

La législation minière de la province continue à soulever des critiques, et la « Mining Association of British Columbia » qui s'est organisée l'hiver dernier, a pris à tâche d'en provoquer la réforme. Cette importante association comprend tous les représentants des centres miniers et des intérêts engagés dans les mines. Son action ne pourra manquer d'exercer beaucoup d'influence sur les décisions du corps législatif provincial. Il y a surtout un impôt minier dont on réclame l'abolition : c'est la taxe de 2 0/0 qui est perçue sur la valeur imposable (assesed value) de tous les minerais ou substances contenant des matières minérales tirés du sol de la province. Sans cette taxe, beaucoup de mines actuellement délaissées à cause de la pauvreté relative du minerai, seraient exploitées avec fruit.

Pêcheries. — L'importance de cette industrie peut être jugée dans son ensemble par le fait qu'elle emploie 23,000 personnes et que les capitaux engagés dans les différentes exploitations qui la constituent atteignent le chiffre respectable de 3,500,000 dollars. Il convient de mentionner, en outre, que la Colombie britannique contribue, pour la moitié, aux revenus que le Dominion tire des pêcheries. Durant les dix dernières années, les sommes qui sont allées de ce chef dans les caisses fédérales ont atteint 363,432 dollars, soit un bénéfice net pour l'État de 258,598 dollars.

Il n'est pas étonnant après cela que le gouvernement montre une grande sollicitude pour cette industrie, soit en faisant l

dépense d'un petit croiseur destiné à surveiller et à protéger la pêche sur les bancs du Hécate Strait, soit en s'attachant à repeupler les cours d'eau. A l'établissement de pisciculture qui a été créé, il y a dix-huit ans, sur le Fraser, et dont la production annuelle a été portée à 10 millions de poissons, sont venus s'ajouter, ces dernières années, celui qui a été installé sur un tributaire de ce fleuve et dont la production est de 9 millions et, en dernier lieu, celui qui a été organisé sur un affluent de la Skeena River et qui, en deux ans, a fourni 8 millions de poissons.

Industrie du saumon. — La pêche du saumon est de beaucoup la plus importante. Elle occupe, durant la saison qui va de juillet à septembre, 4,000 bateaux qui rapportent, bon an mal an, 5 millions de poissons.

Chaque bateau est monté par deux hommes. Un tiers de ces 8,000 pêcheurs se compose de Japonais et le second tiers d'Indiens pour lesquels cette occupation de deux mois est la seule ressource de l'année. Rien qu'à l'embouchure du Fraser, la flottille chargée de fournir du poisson aux 47 usines de conserves de la région compte 2,500 à 2.600 bateaux.

Cette industrie, autrefois sans rivale, souffre maintenant de la compétition des établissements de l'État de Washington qui, grâce à une méthode de capture plus économique des poissons, obtiennent la matière première à meilleur marché et vendent au-dessous des prix pratiqués de ce côté de la frontière. En 1897, la fabrication des conserves de saumon atteignait plus d'un million de caisses en Colombie britannique, tandis que celles du Puget Sound arrivaient à peine à produire 350,000 caisses.

Aujourd'hui la production de cette dernière région dépasse de beaucoup celle du pays de ma résidence. Les relevés suivants permettent d'ailleurs de suivre les variations qui se sont produites depuis huit ans dans la production de l'industrie indigène:

1895	566.395	caisses.
1896	601.570	—
1897	1.015.477	—
1898	484.161	—
1899	732.437	—
1900	586.413	—
1901	1.326.156	—
1902	625.982	—

On voit que l'année dernière n'a pas été bonne. L'année 1901 semble avoir marqué l'apogée de cette industrie, tandis que le chiffre de production de l'année suivante se rapproche de celui des plus mauvaises années.

Ainsi que je l'expliquerai plus loin, cette diminution de la fabrication est surtout le résultat d'une entente survenue entre les usiniers, elle a d'ailleurs été amenée tout naturellement par

les résultats de la pêche qui ont été bien moins fructueux que par le passé et c'est à ce point de vue que l'on s'est placé pour réclamer du gouvernement l'autorisation d'adopter les mêmes méthodes de pêche qu'aux États-Unis. Dans les eaux canadiennes on emploie des filets en bourse et des seines, tandis que dans les eaux américaines les pêcheurs se servent d'une sorte de trappe. Au lieu de 14 et 15 cents que l'on paye dans la Colombie britannique les usiniers du Puget Sound achètent le saumon à raison de 12 cents 1/2 la pièce.

Pour soutenir la concurrence américaine les fabricants de conserves demandent au gouvernement de lever l'interdiction qui s'oppose à l'emploi de la trappe dans les eaux territoriales et cette question a failli amener un conflit entre les autorités fédérales et provinciales qui revendiquent chacune la haute surveillance des pêcheries.

Une commission a été chargée dernièrement par le gouvernement fédéral d'étudier les conditions actuelles de l'industrie du saumon dans la Colombie britannique et les moyens propres à les relever.

Cette commission a préconisé l'adoption de mesures très sévères pour la protection des jeunes saumons et s'est prononcée en faveur de l'amélioration et de la transformation des engins de pêche.

Le gouvernement provincial, de son côté, ne veut pas entendre parler de l'abrogation des règlements qui interdisent l'emploi du « salmon trap » dans les eaux territoriales. En réalité, ces revendications ont un but plus intéressé : il s'agit surtout du contrôle des revenus considérables qui sont tirés des pêcheries et dont les cinq sixièmes constituent un bénéfice net pour le gouvernement fédéral.

Les partisans de l'engin en usage aux États-Unis font valoir que depuis qu'ils l'emploient, les Américains attrapent une grande partie des saumons en route pour le Fraser. Les adversaires prétendent que depuis qu'on emploie ces engins à l'embouchure de la « Colombia River », dans l'Orégon, la dépopulation de ces eaux a été si rapide que l'industrie des conserves y est maintenant menacée de ruine.

Les résultats moins brillants de la dernière campagne n'ont surpris personne car on s'y attendait.

Les principales fabriques de conserves de saumon de la Colombie britannique se sont syndiquées en 1902 ou plutôt se sont fusionnées en une Compagnie à fonds social portant le nom de « The British Columbia Packers Association ». L'objet de cette association était de supprimer une rivalité dangereuse et de régulariser les prix, en maintenant la fabrication dans des limites raisonnables. Un des premiers effets de cette entente a étéde diminuer la production de 50 0/0 dans le but de faire cesser l'encombrement actuel du marché anglais et de contribuer à l'élévation du prix. Une partie seule de ce programme a

pu être réalisée. Les prix se sont améliorés, mais on n'est pas encore parvenu à réduire le stock.

Voici quelles auraient été, d'après les bulletins commerciaux, les existences en magasin à Liverpool, au 31 mai 1902, comparativement aux deux années précédentes :

1900.	286.843 caisses.
1901.	342.282 —
1902.	495.563 —

On dit même qu'à l'heure actuelle il y aurait sur le marché anglais un stock de 600 mille caisses, ce qui est sans précédent.

La « B. C. Packers Association » s'efforce surtout de déjouer la concurrence américaine, aussi bien celle du Puget Sound que celle de l'Alaska.

Dans cette dernière région, après quelques années de prospérité, on est également obligé maintenant d'opérer sur une échelle réduite. Il y est même question de fermer cinq usines sur dix.

On peut dire, en conclusion, que depuis que cette industrie existe sur la côte du Pacifique jamais la concurrence n'a été plus âpre qu'à l'heure actuelle. La crise a été, dit-on, principalement déterminée par les agissements de « l'Alaska Packers Association » qui a poussé démesurément la fabrication et a trop réduit les prix.

En plus de la combinaison précitée, il en existe une autre qui réunit 46 usines échelonnées depuis l'Alaska jusqu'à la Californie et qui est connue sous le nom de « Pacific Canning and Navigation C° ». Elle a son siège à Seattle et on dit qu'elle dispose d'un capital de 25 millions de dollars.

D'autres compétitions viennent maintenant s'ajouter à la concurrence américaine. Des Japonais parlent de s'installer au nord du littoral et de travailler pour leur propre compte. Il paraît que leurs compatriotes se sont mis à consommer de grandes quantités de poissons séchés et en boîtes et que les provenances de la côte de Sibérie et de l'extrême nord du Japon ne suffisent plus à leurs besoins.

A côté du malaise provoqué par la surproduction et la concurrence vient s'ajouter, comme je l'ai indiqué plus haut, le désaccord au sujet des prix entre usiniers et pêcheurs. Ces derniers ont répondu à la coalition des fabricants par la création de la « Fisherman's Union » qui essaye maintenant d'imposer le prix de 20 cents pour chaque poisson non préparé tandis que les usiniers n'entendent pas dépasser celui de 15 cents. Il n'est pas inutile de faire remarquer, à ce propos, que l'embarras de ces derniers augmentera au moment de l'application de la taxe surélevée de capitation sur les Chinois car elle aura pour effet de limiter l'emploi des travailleurs jaunes et entraînera forcément l'augmentation de la main-d'œuvre en général.

L'industrie des conserves de saumon est surtout centralisée à l'embouchure du Fraser, mais les environs de Vancouver et les régions du Nord ont leur part dans cette exploitation. Je dirai même que Vancouver tend à devenir le siège principal des affaires au détriment de New-Westminster.

Steveston est le centre des établissements du Fraser. L'an dernier on a inauguré une ligne de chemin de fer entre ce point et Vancouver, ce qui facilite beaucoup les rapports entre les compagnies qui ont toutes leur bureau à Vancouver et les usines.

Le delta de la « Fraser river » possède actuellement quarante-deux usines représentant une valeur de 2 millions de dollars, cinq sont dispersées sur les différentes baies de la région du Vancouver Rivers Inlet et vingt sont échelonnées sur la partie septentrionale de la côte, soit en tout soixante-sept établissements, qui occupent 15,000 individus parmi lesquels beaucoup de Chinois qui travaillent à forfait.

Les établissements du Nord sont ceux de la Skeena Rive, Lowe Inlet, China Hat, Dena Channel, Namu Harbour, Bella Cola, Smith's Inlet, Albert Bay. Les saumons que l'on pêche dans les parages du Nord sont d'une qualité inférieure à ceux qui sont pris dans le Fraser. Voici dans quelle mesure les deux régions ont participé, l'an dernier, à la production générale.

	Saumons d'été.	Saumons du printemps.	Total.
	—	—	—
		(Caisses.)	
Production de la Fraser River et du Rivers Inlet.	293.477	33.618	327.095
Production de la région du Nord.	237.959	60.928	298.887
Totaux pour 1902. . .	531.436	94.546	625.982

La saison de fabrication comprend les deux mois de juillet et d'août et celle des expéditions, septembre et octobre. L'an dernier, 386,624 caisses ont été enlevées par l'Angleterre qui reste toujours le principal client; 148,416 ont été dirigées sur Londres et 238,208 sur Liverpool. Le transport a été effectué par neuf voiliers à raison de 27 schellings la tonne, ce qui revient à 53 cents par caisse de quatre douzaines de boîtes et à 65 cents par caisse de huit douzaines.

Les places de Londres et de Liverpool continuent à être les marchés régulateurs pour les prix de vente du produit fabriqué, qui ont été, l'an dernier, en moyenne, de 21 à 22 schellings pour les caisses contenant quatre douzaines de boîtes d'une livre et de 28 schellings pour celles en contenant huit douzaines; et c'est cette augmentation de 1 dollar 50 par caisse du prix de Londres qui a rendu les exportations profitables durant le cours de l'année dernière.

Jusqu'à ce jour, on ne se servait que de voiliers pour le transport en Europe du saumon conservé, mais il est possible, dorénavant, que les steamers participent à ce transport. Ce serait déplorable pour les voiliers européens qui y trouvaient encore une source d'affrêtement. Le taux des nolis est déjà suffisamment bas dans les parages du Pacifique et, avec la quantité de navires sans engagements qui se trouvent sur cette côte, les expéditeurs ne sont pas tentés de traiter à l'avance.

La considération qu'un steamer peut, après soixante-dix jours, débarquer sa cargaison sur le marché anglais, tandis que les voiliers emploient au moins le double à accomplir le tour par le cap Horn, les engage à ne pas se départir de cette réserve.

Les approvisionnements pour le marché français continuent à s'effectuer par la place de Londres. Les envois directs, loin de se développer, ont subi une sensible réduction. Depuis le commencement de l'année, le Consulat n'a délivré que vingt-six certificats d'origine pour 1,248 caisses, alors que les envois, l'année précédente, s'étaient chiffrés par 20,586 caisses.

Des tentatives ont été faites récemment pour élargir la consommation française, mais elles ne paraissent pas, jusqu'à présent, avoir été suivies de succès.

Produits divers de la pêche. — L'exploitation des rivières et de l'Océan qui, jusqu'à présent, s'était arrêtée à la préparation du saumon en conserves, tend à devenir plus variée. On fait maintenant beaucoup d'envois de poissons congelés et frigorifiés.

Le flétan, notamment, est expédié dans cet état en grandes quantités sur le marché des États-Unis. L'an dernier, il en a été sorti de l'eau 425,000 pièces et à peu près 6 millions de livres auraient été expédiées, par voie ferrée, sur les marchés de l'Est (Canada et États-Unis), ce qui représente la moitié de la quantité de saumon transformé en conserves.

On commence aussi à fumer l'halibut (flétan), ainsi que cela se pratique aux États-Unis, et à s'occuper de la préparation d'autres poissons fumés tels que les harengs et la morue. Cette industrie qui, après une période de tâtonnements, paraît vouloir prendre un certain essor, tend à se spécialiser à Vancouver et dans les environs.

De récentes explorations ont permis de constater que les mers de Behring, ainsi que certains parages au nord de la Colombie britannique, tels que ceux de l'archipel de la Reine-Charlotte, possèdent des bancs de morue aussi importants, dit-on, que ceux de l'Atlantique ; mais il paraît que la morue noire de ces parages est bien inférieure à celle qui provient des fonds de la Nouvelle-Ecosse et de Terre-Neuve.

La Western Canadian Fishing C°, qui s'est formée récemment à Vancouver, et a installé ses usines au bord d'un bras de mer du voisinage, a pris l'initiative de cette nouvelle industrie. Elle

est en train d'armer une flottille qu'elle se propose d'envoye dans les eaux de Behring.

Actuellement, cette fabrique s'occupe de la préparation des harengs séchés et du flétan destinés aux marchés de l'Orient; plus tard, elle compte fabriquer du saumon fumé.

Cette industrie de la morue pourra devenir d'un bon rapport. L'exemple du port d'Halifax, qui expédie annuellement 70,000 tonneaux de morue (de 128 livres chaque) au Brésil et autres pays de l'Amérique centrale et du Sud, est là pour le prouver. Le nouveau système de séchage, qui a été adopté ici, paraît plus avantageux pour la salaison des morues destinées aux pays tropicaux. Avec l'ancien système les morues étaient séchées longuement à l'air et au soleil, tandis qu'avec la méthode actuelle, à l'aide d'un procédé spécial d'étuvage, elles sont séchées et salées rapidement et prêtes à se conserver longtemps sous tous les climats.

Chasse aux phoques. — La chasse aux phoques a produit, durant l'année dernière, 24,160 peaux. Cette chasse est de plus en plus délaissée par les Indiens qui subissent l'attrait de la pêche au saumon beaucoup plus facile et plus rémunératrice. Les prix réalisés par les peaux ayant été assez élevés ont contribué dans une certaine mesure à relever la situation.

Préparation de la sardine. — Depuis quelque temps on parle de la présence de la sardine dans ces parages du Pacifique et plusieurs usines se livrent maintenant à la préparation de ce poisson sur le territoire américain : une en Californie et deux sur le Puget Sound. Le succès obtenu par ces établissements de création récente a engagé un industriel de Vancouver à faire une tentative de ce côté de la frontière.

La sardine de la région est préparée dans l'huile de coton, ce qui exclut tout rapprochement avec le produit français, et le gouvernement, pour favoriser l'implantation de cette industrie dans le pays, a supprimé les droits qui frappent l'huile de graines de coton utilisée pour cette préparation.

L'usine qui vient de s'installer à Vancouver et qui débute d'une façon assez modeste, prépare des poissons recueillis dans les parages de l'île. Elle les paye à raison de 75 cents à 1 dollar le baril de 265 livres, rendu à l'usine, et compte pousser la fabrication jusqu'à une production journalière de 250 caisses de conserves. Les usines américaines arrivent, dit-on, à livrer quotidiennement 500 caisses.

Si les résultats sont satisfaisants, il est probable que d'autres sardinières seront établies du côté d'Esquimault près de Victoria, où la présence de la sardine a été également constatée.

On a prétendu que c'est le manque de nourriture artificielle qui aurait causé la disparition de la sardine sur nos côtes bretonnes : la nourriture artificielle (rogues de morue) ayant atteint, par suite d'un accaparement, des prix très élevés, serait distribuée avec plus de parcimonie que par le passé.

Partant de ce fait, un de nos compatriotes résidant à Victoria a suggéré l'idée de remplacer les œufs de morue devenus trop chers par les œufs de saumon qui constituent le déchet de la fabrication des conserves et qui n'étant pas utilisés pourraient s'obtenir à bon compte. Des essais vont être tentés et il est à souhaiter, dans l'intérêt de nos populations bretonnes, qu'ils soient concluants.

AGRICULTURE.

La Colombie britannique n'est pas, à proprement dire, un pays agricole, car sa configuration ne se prête guère aux grandes exploitations rurales. Il faut reconnaître cependant qu'elle renferme des régions où la culture des terres pourrait être suffisamment développée.

Jusqu'à présent les trésors du sous-sol ont fait négliger la surface extérieure, de plus la population s'est naturellement portée de préférence vers les ressources dont elle pouvait le plus rapidement tirer parti.

Évidemment les produits des mines, de la forêt et de l'Océan sont les principales sources de bien-être de ce pays, mais il n'en est pas moins vrai qu'elles sont exposées à des fluctuations qui seraient moins sensibles à la population si l'agriculture était moins négligée.

On peut même dire que la prospérité de cet État du Dominion ne sera assise sur des bases solides que le jour où il aura développé toutes les ressources de son sol, car actuellement il est obligé de beaucoup acheter au dehors pour sa subsistance et l'industrie ne l'a pas suffisamment enrichi pour supporter cette situation.

La surface totale de la province est de 382,000 milles carrés, desquels 285,000 sont encore à l'état inculte. La contrée est traversée dans une direction nord-ouest par quatre rangées plus ou moins continues de montagnes entre lesquelles s'espacent des vallées d'une étendue variable, mais qui peuvent toutefois présenter de larges surfaces cultivables.

Le voisinage du Pacifique et les courants chauds qui viennent des mers de Chine, lui assurent un climat relativement tempéré et une abondance de pluies très propice à la végétation. Les prairies conservent leur verdure en permanence et dans certaines parties les pâturages sont excellents. Tous les fruits de la zone tempérée viennent convenablement dans ce pays et dans certaines régions, telles que l'Okanagan Valley, le pays de Kelowna et Vernon, il est possible d'obtenir d'excellents résultats au point de vue de la qualité et de la quantité.

Malgré cela, l'émigration subit l'attraction des villes et des centres miniers, l'industrie de la ferme reste dans l'enfance, sauf dans la vallée du Fraser ou dans les alentours d'Agassiz,

et les produits nécessaires à l'alimentation continuent à venir de l'extérieur, notamment des États-Unis et d'Australie. On en importe actuellement pour la valeur de 6 millions de dollars par an.

La population du pays étant aujourd'hui de 175,000 habitants pour un territoire deux fois grand comme celui de la France, on voit qu'il y a de la marge pour la colonisation.

63 0/0 de la surface du sol est à peine occupée par des fermes et par des propriétés privées; il y en a 5,938 des unes, ayant une étendue moyenne de 250 acres (l'acre vaut un demi-hectare), et 801 des autres, ayant une surface moyenne de 121 acres, le tout représentant une valeur immobilière de 32 millions de dollars.

En général les terres sont morcelées et s'adaptent surtout aux petites exploitations. Le sol n'a pas la fertilité de celui du Manitoba pour la culture des céréales, sa mise en état demande des travaux plus pénibles, car il faut commencer par « clairer », suivant une pittoresque expression canadienne, c'est-à-dire par déboiser, puis ensuite défricher. Mais le climat moins rude et les saisons plus marquées permettent des cultures plus variées.

Le foin, l'avoine, les racines fourragères occupent 94 0/0 de la surface cultivée, celle qui est réservée au foin a augmenté de 38,141 acres depuis 1891. Dans son ensemble l'étendue des terres consacrées à la culture s'est d'ailleurs accrue de 56,476 acres depuis cette époque, soit de 49 0/0.

Le nombre d'acres en verger est de 7,430 et celui consacré à la culture maraîchère de 2,840. D'après de récentes statistiques, il y aurait, dans le pays, 436,644 pommiers, 88,943 pruniers, 28,212 cerisiers et 48,697 arbres fruitiers divers, y compris 8,875 pieds de vigne. Comparée aux rendements de 1891, la récolte des pommes de terre accuse maintenant une augmentation de 213 0/0, celle des pêches de 70 0/0, celle des poires de 108 0/0, celle des pommes de 194 0/0, et celle des raisins de 96 0/0.

Un jour viendra sans doute où dans la partie méridionale de la province, on se livrera à la culture intensive des fruits, telle qu'elle se pratique maintenant avec beaucoup de succès en Californie où elle est une source de prospérité pour la contrée.

Des essais d'exportation ont même été tentés, mais ils ont avorté, faute d'un mode d'emballage convenable. Sous ce rapport, on aura beaucoup à apprendre des Américains qui, grâce aux soins qu'ils apportent à ce détail important, peuvent faire des envois sur les marchés européens.

Dans l'Okanagan Valley où le climat est sensiblement différent de celui du littoral, c'est-à-dire plus sec en été qu'en hiver, on s'adonne maintenant à la culture du tabac. Le houblon vient très bien dans la Squamish Valley.

L'industrie du beurre et du fromage est de création récente,

la première beurrerie a été ouverte en 1895. On en compte maintenant 9 qui ont expédié 750,000 livres de beurre, en d'autres termes 25 chargements de wagons de 15 tonnes chaque. La production du beurre a augmenté de plus de 300 0/0 en dix ans et cette industrie est maintenant pleine de promesses, car les fromages canadiens commencent à trouver d'excellents débouchés en Extrême-Orient. Nos industriels qui fournissent l'Amérique du Sud feront bien de surveiller cette concurrence qui, à un moment donné, pourrait devenir redoutable.

On prépare maintenant à Mission City, sur le Fraser, du lait condensé. Ce produit qui était autrefois demandé à la France et à la Suisse est d'un placement courant dans les camps miniers.

En terminant cette revue sommaire des conditions agricoles du pays, on peut conclure qu'il y a évidemment progrès mais que ce progrès n'est pas en rapport avec l'importance et les besoins du pays. La production des fermes va en augmentant et on constate plus de succès dans les cultures et plus d'accroissements dans les surfaces ensemencées.

Les efforts de l'agriculture seraient même plus manifestes s'ils étaient secondés par des moyens de communications et de transports convenables.

Le manque de bons ouvriers ruraux est également un obstacle aux progrès de la mise en valeur des terres, et cependant le taux des salaires pour les valets de ferme est (y compris la pension « Board ») de 9 dollars par semaine, c'est-à-dire deux fois plus élevés que dans l'est du Canada, les provinces maritimes par exemple.

Commerce avec l'Australie et l'Afrique du Sud.

Les relations commerciales entre le Canada et l'Australie tendent manifestement à devenir plus intimes et plus suivies pour le plus grand bénéfice de la Colombie britannique qui est avantageusement placée pour en profiter. L'inauguration du câble pan-britannique a donné lieu à des manifestations qui ne demeureront pas purement platoniques. Le trafic entre les deux pays est assuré par un service mensuel de steamers, organisé par le Transcontinental Canadien.

On reproche à ces vapeurs de manquer d'aménagements frigorifiques et d'avoir des tarifs de transport trop élevés. Sans ces inconvénients, les chargements seraient plus abondants, aussi bien à l'aller qu'au retour. Profitant de la pénurie de charbon qui s'est manifestée cet hiver dans la Colombie britannique, par suite des grèves et de la fermeture de plusieurs charbonnages, quelques paquebots sont revenus avec du combustible australien, ce qui a sensiblement contribué à augmenter le tonnage de la ligne.

L'Australie a également fait quelques tentatives pour introduire ses vins au Canada, et ce qui prouve que les relations entre l'Australasie et la côte du Pacifique sont susceptibles de développement c'est qu'une compagnie américaine projette

maintenant d'établir une ligne de cargo-boats entre le Canada et la Nouvelle-Zélande. Cette ligne qui aura Vancouver comme port d'attache fera escale sur les autres points de la côte tels que Seattle et Tacoma.

On compte pour alimenter son activité sur l'embarquement des bois préparés dans les scieries de la région. Le seul obstacle momentané au départ de Vancouver est l'insuffisance des quais et des appontements et jusqu'au jour où on aura paré à cet inconvénient les steamers en question partiront du Puget Sound.

Si ce projet aboutit il ne contribuera pas à l'amélioration du cours des frets qui sont déjà suffisamment bas et atteindra gravement les nombreux voiliers étrangers qui fréquentent le Pacifique. Cet océan paraît être le dernier refuge de la navigation à voile, c'est en tout cas, le seul coin du globe où elle manifeste encore quelque vitalité, en attendant que l'achèvement du canal de Panama lui porte le coup de grâce.

Par suite du déficit des récoltes en Australie les envois de froment et de farines ont été très abondants la saison dernière, mais la plupart des ordres ont passé par les États-Unis qui continuent à être les grands fournisseurs. Cependant le Canada est en mesure de pourvoir aux besoins de la grande île, car la production des céréales va toujours en augmentant sur son territoire. D'après de récents relevés elle aurait atteint 14 millions de boisseaux de blé et 12 millions de boisseaux d'avoine, c'est-à-dire le quart de la production du Manitoba, rien que dans les territoires du Nord-Ouest qui avoisinent les Rocheuses. Bien que la plupart de ces blés s'en aillent présentement par l'Atlantique, Vancouver espère bien devenir, un jour, le port par lequel ils transiteront pour se rendre à leurs destinations.

Durant l'hiver dernier, un chargement de blé a été embarqué dans ce port à destination de l'Afrique du Sud. C'est le deuxième envoi de ce genre fait par le Manitoba, qui prend la route de Vancouver pour s'en aller vers le Cap.

Les probabilités d'affaires avec cette importante colonie sont également étudiées avec soin et l'on espère pouvoir arriver bientôt à des résultats tangibles. On recommande l'emploi des méthodes anglaises et américaines qui consistent à avoir des agents en résidence et à ne pas se fier aux agences de commission.

A ce propos on fait ressortir, qu'au point de vue de commerce intercolonial, les colonies se trouvent dans une situation désavantageuse par rapport à leurs concurrents étrangers.

Les négociants étrangers ont à leur disposition des consuls de leur pays qui suivent attentivement la marche des affaires et les tiennent constamment informés par l'entremise de leur gouvernements. C'est ainsi que l'agent commercial que le Canada entretient en Australie a beaucoup contribué au développement

des relations d'affaires entre les deux contrées. Dans l'intérêt de tout l'Empire on préconise donc pour les colonies une organisation d'agents commerciaux semblable à celle des consuls et des attachés commerciaux, dont le rôle consistera à tenir au courant la colonie dont ils relèvent de tous les sujets qui peuvent intéresser les manufacturiers ou les commerçants à l'affût de débouchés.

Commerce avec les États-Unis et l'Alaska.

Les Américains paraissent avoir foi en l'avenir du pays de ma résidence. Un rapport du consul général des États-Unis à Montréal faisait ressortir dernièrement la part prépondérante des capitaux américains au Canada.

La Colombie britannique ne fait pas exception dans la circonstance et peut d'autant plus s'en louer que les capitaux français ne se laissent guère tenter que par les mines et que les capitaux anglais sont beaucoup plus timides depuis la guerre de l'Afrique du Sud et les déconfitures de la « London and Globe Limited » et de la « British-America Corporation ».

L'argent américain se trouve dans toutes les grandes entreprises : mines, exploitations forestières, pêcheries, railways, banques, etc. La grande République voisine ne fournit pas d'ailleurs seulement des capitaux, elle envoie aussi des hommes et parfois les obstacles occasionnés par la rareté de la main-d'œuvre ont été écartés grâce au concours de travailleurs arrivés des pays de l'Union.

Les chemins de fer que l'on construit ou que l'on projette de construire à travers la ligne frontière contribueront à resserrer les liens entre les deux pays, notamment entre la Colombie britannique et l'État de Washington.

J'ai dit plus haut qu'après l'achèvement du pont sur le Fraser le « Great Northern » américain pourra amener ses trains jusqu'à Vancouver. La « Kettle River and Valley Road » a été terminée jusqu'à Grand-Forks de telle façon qu'une partie de l'État de Washington se trouve relié maintenant au système du Transcontinental Canadien.

Ces raccordements sont un indice de la fréquence des rapports entre les deux contrées. Au point de vue des transactions, la balance continue à pencher du côté des Américains. Actuellement les États-Unis fournissent la Colombie britannique en denrées alimentaires de toute nature et en machines et outils de toute espèce. La Colombie britannique envoie surtout des bois de construction, 10 à 15 0/0 des bardeaux qu'elle produit ; c'est un des rares articles avec lesquels elle peut entrer en concurrence avec la production américaine, grâce à l'excellence de ses bois et à l'emploi de la main-d'œuvre asiatique.

Les États-Unis partagent avec la Colombie britannique l'incon-

vénient du manque de wagons, ce qui fait qu'un certain nombre d'industries ont été contrariées par l'impossibilité où elles se trouvaient de livrer leurs produits sur les marchés canadiens.

Commerce avec l'Alaska et le Yukon. — Le commerce du Yukon est maintenant contrôlé par les Canadiens. En 1898, 10 0/0 seulement des marchandises qui pénétraient au Yukon étaient canadiennes; le reste des envois se composait de provenances américaines. Il n'en est plus ainsi maintenant et les relevés suivants permettront de suivre la transformation de ce commerce d'importation.

Marchandises importées.

Années.	Canadiennes.	Américaines.
1898.	10 0/0	90 0/0
1899.	15 —	85 —
1900.	25 —	75 —
1901.	67 —	33 —
1902.	70 —	30 —

Il est hors de doute que dans ces évaluations sont comprises beaucoup de marchandises américaines embarquées dans les ports canadiens; toutefois, la Compagnie du « White Pass Railway » a jugé à propos de transporter son office principal de Seattle à Vancouver. Pendant que les relations du port de ma résidence avec les régions aurifères du nord augmentent, celles que Victoria y entretenait baissent sensiblement.

Si, d'autre part, le commerce canadien a pris une avance considérable au Yukon, les relations d'affaires avec l'Alaska continuent à être entre les mains de puissantes maisons de San-Francisco et de Chicago. Je citerai notamment : « The North-America trading and transportation C° », de Chicago, et « The Alaska Commercial C° », de San-Francisco.

Commerce avec l'Extrême-Orient.—Le commerce de la côte du Pacifique est de plus en plus attiré vers l'Extrême-Orient et la conquête de ces marchés nombreux et populeux a engagé les différentes cités commerciales de cette côte dans une ardente lutte à laquelle les grandes compagnies de transports terrestres et maritimes n'ont garde de se désintéresser. Les notabilités qui administrent les grands railways qui traversent de part en part le continent américain se rendant compte dès à présent de l'importance du trafic qui s'établira plus tard entre le monde asiatique et les autres parties du globe, entendent s'en assurer une large part.

L'Union américaine ne s'est pas contentée de coopérer à la pacification de la Chine, elle intervient, maintenant, dans toutes les affaires de ce pays et enjambant le Pacifique elle essaye de s'établir solidement de l'autre côté.

Les échanges commerciaux des États-Unis avec l'Extrême-Orient deviennent de plus en plus considérables. La Chine leur demande surtout des farines. Le Japon leur achète également des blés, des cotons, des rails de chemin de fer. A l'heure actuelle presque tout le froment importé par le Japon provient des États Unis : pour les bois c'est la même chose. Les Américains ont une avance considérable sur ces marchés et commencent à en posséder une expérience approfondie.

Le Canada s'efforce de les suivre dans leur tentative d'expansion commerciale en Orient car les débouchés que l'Europe lui a offerts jusqu'à ce jour ne suffisent plus à l'importance croissante de la production de son sol. C'est dans ces vues qu'il a tenu à faire un grand effort à Osaka. C'est la première fois que le Dominion se faisait représenter dans une grande exhibition de l'Extrême-Orient.

Il y avait érigé un pavillon spécial, où il a exposé ses fruits, ses farines, ses bois, ses pulpes et ses conserves de poisson. Le gouvernement a pensé que l'avantage le plus immédiat de cette exhibition serait de faire connaître ses produits, non seulement aux sujets du Mikado mais à tout l'Extrême-Orient.

De leur côté les Japonais s'appliquent depuis longtemps à cultiver des relations d'affaires avec le Canada et actuellement la balance des transactions entre les deux pays penche du côté du Japon dont les envois durant le dernier exercice ont atteint la valeur de 1,503,731 dollars, contre 293,277 dollars représentant la valeur des marchandises canadiennes envoyées au Japon. On voit que ce commerce est susceptible d'être développé du côté canadien.

Le ministre de l'agriculture qui avait été délégué à Osaka a déclaré, à son retour, qu'il y avait un grand avenir pour le froment canadien de l'autre côté du Pacifique ainsi que pour les pulpes de bois et les meubles. Déjà les farines canadiennes commencent à être appréciées, mais la transformation du goût et des habitudes est lente chez les Asiatiques et les disettes de riz pourront seules la hâter.

Le Canada songe également à se créer d'importants débouchés pour ses beurres au Japon et ailleurs, mais cette exportation ne pourra se développer que le jour où elle aura à sa disposition des moyens rapides de transports et des aménagements spéciaux sur les bateaux. Actuellement les envois ne dépassent pas 8,000 dollars : les fermiers expédient aux commissionnaires de Vancouver leurs tinettes de beurre qui sont immédiatement embarquées sur les vapeurs de la ligne canadienne qui ont Vancouver comme point d'attache et qui assurent par un départ mensuel les relations avec les ports de l'Extrême-Orient jusqu'à Hong-Kong. Outre ses farines et autres denrées alimentaires, le Canada espère tirer parti de la proximité relative pour placer plus tard sur le marché japonais des bois, des charbons, des machines diverses et des outils.

Le tonnage des cinq steamers qui assurent aujourd'hui les rapports entre les deux contrées est en progrès et tout fait prévoir qu'il augmentera.

Importations françaises et allemandes dans la Colombie britannique.

Il a paru utile dans ce travail de réunir sous une même rubrique les indications relatives au commerce d'exportation de la France et de l'Allemagne avec la Colombie britannique, car, à l'exception de la Grande-Bretagne qui jouit d'une situation spéciale, l'Allemagne est le seul pays d'Europe dont la concurrence est redoutable dans ces pays. Et puisque le Canada vient de mettre des entraves au commerce germanique le moment serait venu pour nous d'essayer de le supplanter et de nous créer ici une clientèle stable.

Les relevés douaniers mis à la disposition du public étant établis pour tout le Canada, il est impossible de dégager ce qui revient à la Colombie britannique dans les envois d'Europe, mais par simple induction on peut affirmer que la part prise par la France dans l'approvisionnement de ce marché n'est pas très grande. Cela tient à de nombreuses raisons : la grande distance, le manque de relations directes, la défectuosité et le prix élevé de celles qui existent, la spécialisation de notre production dans les objets de luxe, l'imparfaite connaissance de ce marché et aussi, il faut le dire, l'infériorité de notre éducation et de nos méthodes commerciales.

Jusqu'à ce jour, les envois de la France dans le pays de ma résidence peuvent se résumer de la façon suivante :

I. — **Vins et liqueurs**. — La consommation de vins rouges et de vins blancs de table est plutôt limitée, celle des vins blancs est à peu près nulle. La population a des goûts anglais et ne consomme que des « clarets ». Nos vins courants sont d'ailleurs concurrencés par ceux de Californie qui, à défaut de supériorité, bénéficient du voisinage des marchés. Plus tard, ce sera le tour des vins d'Australie à entrer dans la faible consommation du pays.

Certains de nos vins d'Algérie préparés à la façon du « sherry » et du « porto » réussiraient peut-être plus facilement à trouver des amateurs que d'autres produits de notre vignoble et de notre distillation.

Les vins mousseux se vendent davantage, surtout les marques des maisons assez puissantes pour avoir des agences.

L'écoulement du cognac est toujours très faible et les provisions de la place continuent à être au-dessus des besoins courants.

D'ailleurs les eaux-de-vie de vin ne sont pas en honneur dans le pays et le whiskey reste la boisson préférée. Les producteurs

de ce brandy national s'efforcent d'ailleurs d'entretenir cette préférence en représentant nos eaux-de-vie comme des produits sophistiqués et dangereux pour la santé. Nos imitateurs étrangers en font autant en répandant les bruits les plus tendancieux au sujet de la pureté des produits de nos distillateurs. Dans cette circonstance comme dans beaucoup d'autres, nos maisons françaises, confiantes dans leur réputation, ne veulent pas voir la réclame de tous les instants faite par leurs rivaux, qui, par des moyens toujours habiles, arrivent à faire consommer leurs produits concurremment aux nôtres, bien que la qualité n'en soit pas généralement comparable.

II. — **Produits pour pépiniéristes et fleuristes.** — Les semences de légumes et de fleurs ainsi que des oignons de fleurs du Midi sont très appréciés dans la région. L'importation de semis d'arbres et de jeunes arbustes pourrait également se développer; mais, outre qu'elle nécessite un conditionnement spécial, les moyens d'expédition en sont trop compliqués.

La liste des principaux horticulteurs de Vancouver ayant été fournie précédemment, j'indique ci-après, à titre d'information et sans aucune responsabilité, les noms de ceux de Victoria :

Jay and C°, 13, Broad Street;
Johnston, R. H., City Market, Cormoran Street;
Jubilee Greenhouse, Ward L. Russell, Douglas Corn and Rae Street.

III. — **Produits de l'épicerie et comestibles divers.** — Les conserves de légumes, champignons, truffes, olives, pâtes alimentaires, amandes de provenance française, sont d'une vente courante ici. Les dattes qui se débitent dans les magasins sont d'une qualité absolument inférieure; nos dattes d'Algérie et de Tunisie pourraient être aisément appréciées : il suffirait de les présenter sur le marché. Quant à nos fromages, ils ont pour ainsi dire disparu pour faire place à de mauvaises imitations indigènes. Les huiles d'olives sont concurrencées par les produits de Lucques; elles sont achetées directement à Londres ou bien aux maisons de gros de Toronto et de Montréal.

On se sert couramment de vinaigre de malt provenant d'Angleterre. Le vinaigre de vin est peu connu. La faible quantité qui s'en écoule sur le marché est fabriquée avec les petits vins de l'Ontario.

En plus des trois catégories de marchandises que je viens d'indiquer, voici quels sont les articles dont la vente est possible sur les marchés de la Colombie britannique :

Montres, pendules, pièces d'horlogerie, faïences, porcelaines (la maison Haviland, de Limoges, est arrivée à se faire avantageusement connaître ici), articles de modes, confections pour femmes, ganterie, corsets, laines, lainages, mérinos, mousselines, soieries, rubans, passementerie (la Suisse est le principal

fournisseur de rubans et de bonneterie), fleurs artificielles, plumes, articles de toilette, parfumerie; savons de Marseille, articles de fantaisie et de fumeurs, cuirs et peaux vertes, ciment, glycérine pour la fabrication des explosifs.

On peut dire qu'en général tous les articles où se manifestent le goût et le fini qui caractérisent notre production et où l'habileté manuelle s'affirme devant l'emploi de la machine ont quelque chance de se vendre dans cette région. On pourrait donc ajouter à liste ci-dessus les articles suivants :

Instruments de musique (articles des Vosges), lunetterie, jumelles, instruments d'optique, en général, ainsi que des instruments mathématiques et de chirurgie, articles de Saint-Claude, appareils électriques (lustres, appliques, lampes) d'une élégance et d'un prix moyens, étoffes d'ameublement, terres cuites et faïences décoratives. Les briques réfractaires, tuyaux pour couduites d'eau et objets moulés en ciment, en béton, trouveraient un marché sérieux.

Nos sucres bruts coloniaux pourraient essayer de rivaliser avec les provenances de Java et de l'Amérique du Sud. Autrefois, une maison de Paris approvisionnait de noir animal l'importante et unique raffinerie de sucre de la région; celle-ci s'adresse maintenant à l'Australie parce qu'elle s'en tire à meilleur compte.

Il est évident que les conditions géographiques et économiques sont manifestement défavorables au développement des relations d'affaires entre la France et le pays de ma résidence. Ainsi, pour beaucoup de produits alimentaires, la Californie a l'avantage du voisinage et des communications rapides et directes ; pour les soieries, il y a la concurrence du Japon et de la Chine également reliés à la Colombie britannique par des services réguliers. Le bon marché de certains de leurs articles défie toute concurrence.

Il convient de remarquer en outre qu'une faible part des envois de produits de notre sol et de notre industrie se fait directement. Beaucoup de marchandises françaises passent par Londres et par Liverpool pour de là être distribuées aux quatre coins du monde, et non seulement elles perdent leur caractère au point de vue douanier, mais revêtent souvent l'étiquette anglaise. Tel est le cas de beaucoup de produits de l'épicerie qui, achetés en France par des maisons anglaises, sont assortis et conditionnés d'après les exigences du marché de vente.

Nos négociants préfèrent ce système qui les séduit par sa simplicité, mais outre qu'il a l'inconvénient de faire entrer une partie des profits dans la poche des intermédiaires, il est néfaste pour notre commerce en général.

Il semble à première vue qu'il serait plus naturel de partager avec l'acheteur canadien le bénéfice qui résulterait de la suppression d'un tel organisme, et puis il ne faut pas oublier que

le commissionnaire anglais, comme tous ses pairs, cherche avant tout à faire des affaires. Il suffit que l'article dont il s'occupe soit d'un placement courant et rémunérateur. Si un article de qualité inférieure lui procure plus de bénéfices qu'un article de qualité supérieure, il donnera la préférence à l'article inférieur sans se préoccuper du bon renom du produit. Or, c'est justement à cause du caractère spécial de cet intermédiaire que nous avons perdu pied dans cette région pour le placement d'un certain nombre d'articles tels que les raisins secs, les pruneaux, les noisettes qui viennent maintenant d'Autriche.

A ce point de vue la possibilité du transport en droiture pourrait rendre de grands services à notre commerce en supprimant des pratiques aussi funestes, et il est déplorable de penser qu'au moment où le pays s'impose tant de sacrifices pour relever notre marine marchande, les produits français arrivent dans des pays tels que celui-ci grevés de frais considérables au profit de la navigation étrangère.

Nous allons maintenant passer à l'examen des relations de l'Allemagne avec la Colombie britannique.

N'ayant pas la possibilité, comme je l'ai dit plus haut, de faire une enquête spéciale au pays de ma résidence, je suis obligé de considérer le commerce de tout le Canada.

Abstraction faite de la Grande-Bretagne qui jouit d'un traitement privilégié et des Etats-Unis qui sont aux portes du Dominion, le commerce allemand a pris en quelques années une situation prépondérante au Canada.

Les statistiques mettent en évidence qu'il s'est développé par bonds réellement prodigieux. En 1872, il est inférieur de moitié au nôtre; dix ans après il le dépasse, et en 1902, il est de 11 millions de dollars, chiffre dans lequel ne sont pas comprises celles des marchandises allemandes qui prennent la voie de Londres ou de Liverpool où, comme beaucoup de marchandises françaises elles sont dénationalisées. J'ajouterai que ce succès prodigieux date du jour où l'Allemagne a développé ses services maritimes avec la côte canadienne de l'Atlantique.

Les envois portent surtout sur les articles suivants : objets en fer, en acier, tôles, bandages, essieux, rails, cotonnades, bonneterie, vêtements confectionnés, articles de laine et de soie, articles de modes, dentelles, ganterie, pelleterie, fourrures, papeterie, jouets d'enfants, instruments de musique, objets d'optique, brosserie ordinaire, fusils, coutellerie à bon marché, ameublements de fantaisie, produits chimiques et pharmaceutiques, drogues, matières tinctoriales, couleurs, verrerie, bouteilles, vitres, sucres, fournitures pour la photographie. (Dans cet article comme dans beaucoup d'autres, le fabricant allemand se met à la portée du client étranger en adoptant les poids et mesures du pays de ce dernier.)

La cause du conflit commercial qui a éclaté entre les deux pays est connue. L'Allemagne réclamait des avantages égaux à

ceux que le Canada a faits à la Grande-Bretagne. L'échec des négociations a déterminé le Canada à arrêter un règlement douanier qui prévoit l'élévation d'un tiers des droits d'entrée sur les provenances germaniques. D'après une décision intervenue récemment, cette surtaxe sera perçue à partir du 30 septembre. Il semble que le conflit en question sera préjudiciable à l'Allemagne et si nous voulions profiter de ses embarras, nous aurions l'avantage de ne pas lutter à armes égales.

Le sucre surtout était un des principaux éléments de trafic et, malgré la prime nationale de sortie, la surtaxe l'empêchera d'entrer au Canada. C'est une bonne occasion qui se présente pour nos raffineries d'écouler leur production, surtout maintenant que Montréal est relié à La Rochelle par un service bi-mensuel.

L'importation des aciers allemands, qui avait pris une grande extension, continuera malgré les barrières qui se dressent, car, étant franche de droits, elle échappe à la surtaxe. Depuis le commencement de l'année, plusieurs voiliers venant de Rotterdam et d'Anvers, notamment un français, ont débarqué des chargements complets de rails pour le chemin de fer transcanadien. Mais je vois, de ce côté, fort peu de chance pour nos établissements sidérurgiques, car le jour où la concurrence allemande disparaîtrait, elle serait remplacée par la concurrence anglaise et américaine.

C'est surtout pour la vente des objets relatifs à l'ornementation de l'individu et de l'habitation, aux besoins domestiques, etc., etc., que la France pourrait profiter des circonstances actuelles. Ainsi, la production de Sollingen faisant concurrence à Sheffield, il n'y a pas de raison pour que notre coutellerie, infiniment supérieure à l'article allemand, n'arrive à se substituer à ce dernier.

La Colombie britannique est un pays de formation récente et peu peuplé ; sa population entière ne dépasse pas aujourd'hui celle d'une de nos grandes villes de province, mais elle est susceptible de s'accroître et de prospérer. Il est évident qu'à l'heure actuelle les produits français ne pourraient y être écoulés en quantités considérables, mais un jour viendra où la population sera assez dense pour constituer un marché important, et il y aurait intérêt à faire apprécier dès à présent nos articles à une clientèle chez laquelle les moyens et le goût du luxe ne feront qu'augmenter, et à l'habituer à ne pouvoir s'en passer.

Avec un peu de persévérance et une certaine entente des choses de ce pays on pourrait atteindre ce but.

Dans les conditions actuelles du marché, la Colombie britannique dépend, au point de vue de ses approvisionnements de toute sorte, de l'Angleterre, des États-Unis et des provinces canadiennes de l'Est. Le placement des produits français s'effectuant par Londres ou par Montréal, on peut dire que ce marché

est pour ainsi dire ignoré par notre commerce. Tel n'est pas le cas de nos rivaux qui y envoient des voyageurs ayant une connaissance approfondie du goût et de la langue du pays, munis d'échantillons, autorisés à accorder de longs délais pour les paiements et en situation d'établir les prix pour la marchandise rendue sur place. Je ne parle pas des Américains qui ont des agents sur place, chargés d'offrir la marchandise et de longues échéances. Dans un pays où les tentatives d'établissement commercial sont nombreuses, on attache beaucoup d'importance à l'étendue des crédits.

Beaucoup de nos industriels se limitent à faire insérer une réclame dans une publication spéciale ou à expédier des catalogues et des circulaires. C'est un procédé inefficace et suranné. Encore faudrait-il que circulaires et catalogues fussent présentés dans l'idiome du pays auquel ils sont destinés, et, ce qui est le cas, pour les pays de langue anglaise, avec l'indication des poids et mesures en usage. D'autres demandent au Consulat des adresses au moyen desquelles ils font leurs offres de service en français, en établissant les prix et mesures d'après le système métrique, et en exigeant le paiement de la marchandise au moment de l'expédition sans se préoccuper de la question du transport et des autres frais qui pourront en majorer le prix, et, lorsqu'ils se trouvent en présence de difficultés de cet ordre, ils préfèrent s'en remettre à l'intermédiaire dont il a été question plus haut, qui leur évite des préoccupations et des risques.

Il n'est que temps de rompre avec ces habitudes déplorables qui remontent à l'époque où l'acheteur, n'étant nullement sollicité par la concurrence, venait lui-même s'approvisionner à la maison de gros ou chez le fabricant. En comparant les procédés de nos rivaux à ceux de nos nationaux rien ne saurait donner une idée de la timidité de ces derniers. Sur le terrain de la lutte pour l'exportation nous avons à faire à forte partie. Certes, dans l'état actuel de ce marché, si une maison s'avisait d'envoyer pour son propre compte un voyageur, les frais de voyage mangeraient les bénéfices ; mais un certain nombre de maisons françaises fabriquant des articles susceptibles d'être groupés, pourraient s'associer pour envoyer, à frais communs, un représentant ayant déjà un certain entraînement des pays anglais. Je ne puis, dans cet ordre d'idées, que me ranger à l'avis de mes prédécesseurs qui n'ont cessé de préconiser la formation de syndicats d'exportation. Dans des pays aussi éloignés que celui-ci, ils auraient un avantage considérable sur l'initiative individuelle.

Ce serait la seule manière de traiter directement, et cette manière est la bonne. Au besoin on pourrait opérer par région : ainsi des villes telles que San-Francisco, Seattle, Portland, Victoria, Vancouver et Dawson vaudraient bien le déplacement d'un commis-voyageur.

Il est à présumer qu'il y aurait fort à faire pour les modes

ainsi que pour les objets de décoration, car le bien-être va sans cesse en augmentant et avec lui le goût du luxe. A l'heure actuelle ceux qui ont le désir et les moyens d'acheter les articles de ce genre s'adressent à Londres.

Pour les nouveautés il y aurait naturellement une période de tâtonnements, car il faudrait étudier le goût de la clientèle. Cependant, les quelques rares représentants qui sont accidentellement venus ici, dans le passé, ont eu un succès qui a dépassé leur espérance.

En principe, l'acheteur de ces pays, je parle du négociant, a la plus grande répugnance pour le système de la commission. Il préfère être directement en rapport avec le producteur ou tout au moins la maison de gros, et s'il s'adresse souvent à l'intermédiaire anglais, c'est que celui-ci lui établit le prix de revient de la marchandise rendue sur place, et lui évite ainsi des mécomptes.

Le manque de relations directes entre la France et la Colombie britannique sera, jusqu'à nouvel ordre, un obstacle pour le développement de nos relations d'affaires avec ce pays. Depuis quelque mois un service direct entre notre côte de l'Atlantique et la côte canadienne est assuré d'une façon bi-hebdomadaire par une société finlandaise. Pour la Colombie britannique il n'a, à vrai dire, qu'un intérêt relatif car la voie de l'Atlantique, en apparence la plus rapide, ne l'est pas en réalité; de plus l'acheminement des colis sur le parcours terrestre est souvent très lent et presque toujours défectueux.

Le rôle de notre marine marchande est de servir les intérêts de notre commerce et de notre industrie, mais d'autre part elle ne peut exercer ce rôle que si notre commerce et notre industrie consentent à l'employer de préférence à la marine étrangère. Or ce n'est pas le cas ; aussi il n'est pas rare de voir des voiliers français s'en aller sur lest aux antipodes à la recherche d'un fret qu'ils pourront, grâce à la subvention du gouvernement, disputer aux armateurs étrangers.

Il est vrai que notre industrie ne peut mettre à la disposition de notre armement de gros chargements tels que ceux qui sont embarqués sur les navires anglais, allemands, belges et qui peuvent facilement supporter le tour du Cap Horn. Nos exportations se composent surtout d'articles soignés, de luxe, d'une valeur intrinsèque assez élevée et de peu de volume. plus propres à faire un complément de fret qu'à constituer la base d'une cargaison. De tels envois sont expédiés par petits paquets, par la voie la plus rapide. Ce mode d'acheminement, à cause de la combinaison de tarifs a l'inconvénient de ne pas permettre d'établir rapidement les prix de revient, ce qui gêne beaucoup la conclusion des affaires.

Informations diverses.

Système métrique. — Durant le cours de l'année, la Chambre de Commerce de cette ville a eu à s'occuper de deux questions importantes à un point de vue différent.

L'une concerne le système métrique dont l'emploi est légal, mais facultatif, au Canada, comme en Angleterre et aux États-Unis, et qui au fond est complètement ignoré dans la pratique. Le gouverneur actuel de la Colombie britannique est un partisan avéré de notre système de poids et mesures. A l'époque où il était ministre des revenus intérieurs il avait entrepris, à cet effet, une propagande active. Reprenant son idée, la Chambre de Commerce de Vancouver recommande aux pouvoirs publics l'adoption de ce système, dans tout l'Empire, excepté aux Indes. Il est à souhaiter que cette idée fasse du chemin dans l'intérêt de nos relations d'affaires avec tous les pays anglo-saxons.

La seconde question est relative à l'établissement des tarifs préférentiels dans les rapports entre l'Angleterre et ses colonies. C'est une grosse question qui, bien qu'encore dans le vague, fait l'objet de toutes les discussions dans les milieux économiques et dans la presse.

Les Chambres de Commerce de Vancouver et de Victoria n'ont pas voulu y rester indifférentes et elles ont exprimé leur satisfaction de voir se raffermir les liens qui unissent les divers pays anglais entre eux. Mais cette manifestation de loyalisme a été purement platonique et l'on s'est bien gardé d'entrer dans la discussion de ce projet. C'est qu'en effet, si tout le monde applaudit ici aux idées de M. Chamberlain, l'enthousiasme tombe lorsque l'on passe à l'examen des moyens propres à leur donner une forme concrète.

Le Canada a beaucoup contribué à faire naître ce courant d'idées le jour où, ayant offert un traitement préférentiel à l'Angleterre, celle-ci se vit dans la nécessité de dénoncer ses traités avec la Belgique et avec l'Allemagne parce qu'ils faisaient obstacle à l'acceptation de cette offre.

Mais il ne faut pas oublier que le Canada est entré résolument dans la voie protectionniste par nécessité économique et que l'idée d'un « Zollverein » britannique s'accommoderait mal par conséquent avec le développement de son industrie naissante qui ne peut prospérer qu'à l'abri de droits protecteurs.

D'autre part, l'attitude de la métropole n'est pas faite pour l'engager dans des concessions ultérieures, car loin de lui avoir octroyé des avantages réciproques, celle-ci continue à taxer ses céréales.

Dans la question des relations des différentes colonies entre elles, c'est surtout l'Australie et l'Afrique du Sud qu'il y a lieu

de considérer. Les rapports des trois grandes fédérations tendent à se développer, mais leur éloignement les unes des autres, la diversité des conditions économiques sont autant de raisons qui rendront difficile la conciliation de leurs intérêts.

A en juger par la tournure des choses ce projet d'union douanière entre la Grande-Bretagne et ses colonies semble sinon impossible, tout au moins d'une réalisation très éloignée.

Mouvement de la navigation dans les ports de la Colombie britannique durant l'année fiscale finissant le 30 juin 1902.

Entrées.

Ports.	Navires chargés. Nombre.	Navires chargés. Tonnage.	Navires chargés. Equipage.	Navires sur lest. Nombre.	Navires sur lest. Tonnage.	Navires sur lest. Equipage.
Nanaimo	38	53.815	830	89	132.010	2.535
New Westminster	4	242	23	94	9.117	292
Victoria	972	526.412	35.423	412	463.194	21.612
Steveston	124	6.002	783	26	3.481	199
Chemainus	3	300	13	65	28.945	683
Comox	»	»	»	123	128.695	2.523
Douglas	»	»	»	48	614	183
Ladner	9	445	28	7	174	29
Vancouver	420	367.005	20.116	344	179.610	11.936
Totaux	1.570	954.221	57.219	1.208	945.840	40.992

Sorties.

Ports.	Navires.	Tonnes.	Hommes.	Navires.	Tonnes.	Hommes.
Nonaimo	158	198.171	4.768	19	1.480	186
New-Westminster	31	15.478	734	14	376	48
Victoria	660	387.338	27.379	709	556.417	29.322
Vancouver	471	454.196	23.896	300	80.749	8.390
Steveston	16	3.120	99	132	6.474	867
Chemainus	25	30.915	422	52	3.806	465
Comox	103	111.088	3.104	11	4.045	152
Douglas	41	528	156	6	50	22
Ladner	1	67	37	12	308	31
Totaux	1.506	1.200.901	60.295	1.255	653.705	39.483

Industrie des conserves de saumon.

Statistique comparée de la fabrication de 1895 à 1902.

Districts.	1895.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900.	1901.	1902.
				(En caisses.)				
Fraser River	400.368	356.948	860.459	256.101	510.383	316.522	990.252	327.095
Skeena River	67.797	100.140	65.905	81.234	108.026	128.529	126.092	154.875
Rivers Inlet	58.579	107.468	40.207	104.711	71.079	75.413	66.840	70.298
Naas River	19.550	14.649	20.847	18.953	19.443	18.238	14 790	23.218
Lowe Inlet	8.681	10.395	10.666	10 312	10.142	10.834	6.451	7.538
Alert Bay	5.100	2.840	8.602	8.500	3.470	9.182	4.629	10.806
West Coast, V. I.	3.320	5.107	4.434	4.350	2.694	7.602	5.984	5.604
Namu Harbor	3.000	3.987	4.357	»	7.200	10.106	11.460	4.966
China Hat. Bella, Coola, etc.	»	»	»	»	»	8.987	9.650	21.582
Totaux	566.395	601.570	1.015.477	484.161	732.437	585.413	1.236.156	625.982
				Détail des expéditions.				
Londres directement	96.459	182.253	325.966	79.598	150.670	51.095	206.344	95.711
Londres en transit	»	9.076	4.957	5.687	5.733	10.143	19.236	1.700
Liverpool directement	256.301	322.364	407.738	242.437	365.151	257.848	576.065	290.913
Liverpool en transit	65.467	11.405	38.373	8.050	26.128	60.090	46.831	»
Autres ports anglais	29.590	»	»	19.862	»	3.802	3.250	6.000
Est du Canada	79.288	51.041	130.815	87.881	114.736	79.171	131.875	135.806
Australasie	8.832	11.609	28.579	9.644	41.518	25.903	38.022	10.355
Autres destinations	»	2 128	226	439	4.246	36.237	13.538	627
Consommation locale	4.326	3.844	4.823	1.183	11.945	20.815	19.956	5.156
Stock en mains	25.952	7.850	74.000	29.380	12.370	20.815	180.949	79.714
Totaux	566.395	601.570	1.015.477	484.161	732.437	585.413	1.236.156	625.982

Exportations de la Colombie britannique durant l'année fiscale finissant le 30 juin 1902.

Districts.	Produits des mines.	Produits des pêcheries.	Produits des forêts.	Animaux et matières animales.	Produits de l'agriculture.	Articles manufacturés.	Divers.	Totaux.
	(En Dollars).							
Grand-Forks	1.134	»	1.645	5.253	1.188	8.485	16	17.721
Kaslo	383.828	»	»	130	»	1.870	»	385.828
Nanaimo	3.148.694	4.200	318.592	»	»	41.470	»	3.512.893
Nelson	1.723.773	22	671	2.609	11	73.910	»	1.800.996
New-Westminster	1.235.301	3.900.724	56.636	3.437	2.881	62.773	14.867	5.276.619
Rossland	2.551.856	»	2	1.638	84	55.688	16	2.609.224
Vancouver	986.906	356.590	498.672	109.126	290.336	1.343.641	12.288	3.597.559
Victoria	103.826	564.343	14.425	153.344	9.406	257.730	81.921	1.184.445
Total	10.135.318	4.825.879	890.643	275.537	303.846	1.845.504	108.608	18.385.335

Importations durant la même période.

Articles passibles de droit	7.946.137	dollars.
Articles admis en franchise	2.445.119	—
Total	10.391.256	dollars.

MONIN,
Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 3 DÉCEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 287

ÉQUATEUR

Commerce. — Production agricole et industrielle
Considérations générales.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 10 centimes

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
268.	—	**Grèce** : Le commerce de la Grèce en 1902. . . .	» 10
269.	—	**Suisse** : Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902.	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902. . .	» 20
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France.	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902 . .	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie-britannique en 1902.	» 30

ÉQUATEUR

Commerce. — Production agricole et industrielle. Considérations générales.

Quito... L'absence de statistiques sérieuses, déjà signalée à différentes reprises, continue à mettre un obstacle important à toute étude complète sur le commerce et l'industrie de ce pays. Le gouvernement publie bien, chaque année des « Informes », pour les représentants de la nation réunis en Congrès ; mais il est à craindre que les chiffres indiqués par lui ne soient qu'approximatifs, et que la méthode employée pour les obtenir ne soit très défectueuse. Faute de mieux, ce seront ces indications qui fourniront la base de tout travail économique sur la République de l'Équateur, en les mettant en parallèle avec celles que l'on trouvera dans le rapport annuel publié par la Chambre de Commerce de Guayaquil, la seule régulièrement constituée sur tout le territoire équatorien.

Guayaquil est encore, pour ainsi dire, le seul port de la République sur le Pacifique. Il est la clef maritime et militaire du pays et l'on peut ajouter, aussi, la clef politique et économique. C'est lui qui fournit à l'État ses ressources les plus essentielles, par les droits d'importation et d'exportation, les autres petits ports de la côte, autorisés par la loi des douanes, donnant des recettes de bien moindre importance.

La période écoulée n'a pas été très favorable à Guayaquil. A peine remis de l'ébranlement causé par les faillites Reinberg et Seminario, pour ne citer que les plus importantes, survint le grand incendie des 16 et 17 juillet 1902 qui réduisit en cendres une grande partie de la ville, précisément la plus riche et la plus commerçante ; la fièvre jaune sévit ensuite avec une certaine violence, et le port s'est trouvé délaissé par les vapeurs descendant du Nord. Les marchandises venues d'Europe, via Colon et Panama, allaient jusqu'au Pérou d'où elles remontaient ensuite péniblement jusqu'à Guayaquil. De là, des retards, des augmentations de frais, et un malaise commercial dont les conséquences se font encore sentir à l'heure actuelle.

Les compagnies d'assurance se sont fait un point d'honneur de payer sans difficulté la valeur des sinistres de juillet ; mais cet événement si malheureux a amené le retrait de quelques agences, et les autres ont dû limiter la valeur des risques dans un même local, tout en augmentant d'une manière très sensible le taux des primes qui était déjà très élevé. Les commer-

çants se sont vus obligés de diminuer leurs stocks ou de les disséminer dans divers quartiers de la ville, souvent fort éloignés du centre de leurs affaires et cela pour diviser les risques. Evidemment tous ces frais supplémentaires seront supportés par la marchandise.

Le change qui avait conservé une certaine fixité qui facilitait les affaires s'est relevé et tend à monter encore davantage. Le Trésor, déçu dans ses prévisions de recettes douanières a dû contracter divers emprunts auprès des banques, pour assurer la marche des services publics.

La République sortait d'une série d'années de violentes commotions intérieures et paraissait entrer, avec l'administration nouvelle, dans une ère de paix et de tranquillité à l'abri de laquelle le commerce aurait pu prendre un développement inusité. Elle n'avait échappé à la révolution politique que pour tomber dans une crise économique assez intense, due surtout aux cas de force majeure énumérés plus haut. Il est à désirer que ces causes ayant disparu, la paix intérieure soit maintenue pour permettre enfin au progrès, sous toutes ses formes, de prendre définitivement possession de ce pays.

L'Équateur n'a plus de dette extérieure. Ce fait devrait consolider son crédit au dehors. Tous les « bonds » de la dette extérieure ont été repris aux bourses étrangères de Londres et de New-York, par la Compagnie du Chemin de fer de Guayaquil à Quito et déposés par elle dans les caisses de l'Etat en garantie de la fidèle exécution de son contrat. Ces « bonds » se sont ainsi convertis en dette intérieure et le prix de l'achat comme le taux de la conversion ont été l'objet de discussions très vives entre les divers partis politiques qui se disputent le pouvoir, discussion dont il ne nous appartient pas d'apprécier la valeur. On prétend que ce chemin de fer de Guayaquil à Quito, qui constitue indubitablement une œuvre considérable, pèsera pendant de longues années d'un poids énorme sur les finances nationales.

La richesse naturelle du sol équatorien est incontestable. La division du territoire en « sierras calientes » (terres chaudes), templadas (tempérées) et frias (froides), permet d'y essayer avec succès tous les genres de culture. Les mines sont nombreuses, surtout pour les métaux précieux et l'on parle de récentes découvertes de charbon et de sources. Des forêts immenses, vierges encore, offrent des bois de toutes les essences et, à en croire les voyageurs et les explorateurs, les provinces de l'Orient, hier encore inconnues, présenteraient, à elles seules, une fortune immense à l'État qui saurait les mettre en valeur. Mais toutes ces richesses sont encore sans utilité, à cause du défaut de voies de communication. Les récoltes ne pouvant être transportées, sinon à de très grands frais, bon nombre de terre demeurent incultes et en friches. L'outillage nécessaire ne peut parvenir jusqu'aux forêts ni

jusqu'aux mines, et l'Orient, séparé du reste du pays, nécessite pour l'aborder des semaines et des mois de voyage à mule et à pied, par des sentiers impossibles.

La principale préoccupation du gouvernement devrait donc porter sur la construction de routes et voies de communication qui, à part quelques minimes exceptions, n'existent pas. Par les chemins entreraient dans la République l'air et la lumière en même temps que s'organiserait et se développerait l'exploitation intelligente des richesses considérables dont la nature a gratifié la terre équatorienne.

Mouvement commercial.

IMPORTATION.

Les importations, pendant l'exercice écoulé, ont été de 69,727,290 kilog. pour une valeur de 15,126.281 sucres, soit une augmentation d'environ 1,500,000 sucres sur l'année antérieure.

Les chiffres les plus importants, comme provenances, sont :

	Kilogrammes.	Sucres.
Nord-Amérique . . .	36.394.433	3.966.308
Angleterre.	5.964.556	3.575.100
Allemagne.	5.537.303	2.712.467
France.	3.529.615	1.996.113
Belgique.	3.345.691	849.128
Pérou	6.072.407	794.385
Italie	811.489	463.897
Espagne	915.423	308.511
Chili	3.008.418	265.120
Chine	13.668	100.546

Il est à remarquer que comme valeur des produits importés, es États-Unis ont pris la première place, au détriment de l'Anleterre qui se trouve dépassée de près de 400,000 sucres, soit million de francs. Les autres puissances se maintiennent à ur rang.

La France a progressé assez sensiblement comme quantités comme sommes. 750,000 sucres. Mais elle a encore beaucoup faire pour conquérir le rang qu'elle est en droit de revendiier. La concurrence commerciale, que se font ici les nations, t très vive, et la préférence va toujours à celles qui offrent au eilleur marché, alors même que la qualité sera inférieure. Il ut ajouter que bien des articles étrangers sont expédiés par s maisons françaises et arrivent en Équateur sous pavillon glais ou allemand. Une partie des bénéfices reste ainsi entre les ains françaises ; mais il n'en est pas moins vrai que la fabrition française n'en bénéficie pas et que nos nationaux en arrint ainsi à faire concurrence à leurs propres compatriotes.

L'Équateur n'a, pour ainsi dire, pas de production industrielle. Il a besoin d'importer de l'étranger presque tous les articles qui sont devenus indispensables à la vie moderne. Il y a là un champ ouvert à l'intelligence et à l'activité des Français. Leurs produits sont très appréciés, et, avec quelques efforts et une initiative bien comprise, ils obtiendront la préférence de la clientèle.

Les principaux articles importés sont :

Articles alimentaires. — 13,468,604 kilog. pour 14 millions 133,669 sucres et dans ceux-ci :

Beurre et saindoux, 1,679,432 sucres ; riz, 4,213,087 sucres ; farine de blé, 4,551,722 sucres.

Tissus. — 1,890,324 kilog. pour 1,896,606 sucres.

Matières premières. — 10,513,116 kilog. pour 19 millions 495,974 sucres, parmi lesquelles :

Charbon, 7,464,892 sucres ; ciment, 3,223,161 sucres; matériaux de construction, 7,248,888 sucres.

Articles pour l'industrie. — 5,782,559 kilog. pour 5 millions 336,720, parmi lesquels :

Fils de fer divers, 893,948 sucres ; clous, 333,873 sucres ; machines, 585,491 sucres ; papiers peints, 286,700 sucres ; sacs de jute vides, 687,529 sucres ; tuyaux de fer et de plomb, 597,338 sucres.

Articles de ménage ou pour l'usage domestique. — 3,380,236 kilog. pour 3,096,438 sucres, comprenant :

Savons, 866,356 sucres ; faïences, 269,987 sucres ; meubles, 202,511 sucres ; bougies, 684,767 sucres.

Chemins de fer et télégraphes. — 5,034,401 kilog. pour 17,514,105 sucres.

Vins et Liqueurs. — Se décomposant en :

Vins divers, 1,527,906 sucres ; bières, 610,676 sucres ; cognacs, 260,053 sucres ; vermouth, 114,725 sucres.

Métaux. — 2,780,555 kilog. pour 1,499,556 sucres, dont les principaux sont :

Zinc pour toitures, 861,080 sucres ; fer, 393,675 sucres.

Il faut remarquer que ces quantités ne peuvent être d'une exactitude très rigoureuse, à cause de l'insuffisance des statistiques, et qu'il y a lieu, en outre, de tenir compte de la contrebande, qui introduit quantité de marchandises dont l'importance et la valeur échappent ainsi à toute appréciation.

Les droits d'entrée sont assez élevés, et subissent, en outre, pour des affectations diverses une recharge ou augmentation de 100 0/0. Ils sont calculés sur le poids brut, emballage compris.

D'autre part, les frais de transport, dans l'intérieur de la République, sont encore bien chers. Il y a, il est vrai, le chemin

de fer de Guayaquil-Duran à Quito, en exploitation jusqu'à Alausi et, assure-t-on, fin mai prochain jusqu'à Guamote. Mais ce dernier point est encore à 225 kilomètres de la capitale et les marchandises, reculant devant les frais élevés du transport par la voie ferrée inachevée, continuent à suivre l'ancienne route du fleuve jusqu'à Babahoyo ; quittant alors la rivière, elles se dirigent sur les différentes villes de l'intérieur à dos de mules, par des sentiers étroits, montagneux et pleins de difficultés. La charge de la mule est de 90 à 100 kilog. ; les colis ne doivent, par conséquent, pas excéder le poids de 45 à 50 kilog. Ils ne doivent pas être, non plus, de dimensions trop volumineuses ; ils ne sauraient passer dans certains défilés qui se rencontrent, presque à chaque pas, dans ces montagnes. On assure qu'une revision des tarifs du chemin de fer est à l'étude, le trafic de ce dernier se bornant au transport de quelques voyageurs, au point qu'il a dû réduire à trois trains seulement par semaine le mouvement de circulation sur la partie exploitée de sa ligne. L'État lui-même, qui garantit le revenu, a tout intérêt à voir prendre aux marchandises la voie du chemin de fer, à l'exclusion de toute autre. Les recettes versées de ce chef à la compagnie diminueront d'autant le montant de la garantie à payer par l'État pour insuffisance de revenus. Celui-ci a donc un droit réel à exiger de la compagnie qu'elle diminue ses tarifs et les rende plus abordables.

La cherté des droits et du transport est évidemment un obstacle au développement légitime du commerce. Ainsi, certains articles importés d'Europe, qui reviennent à 1 fr. rendus à Guayaquil, représentent pour le commerçant de Quito une valeur d'achat de 3 fr., 5 fr. et parfois 10 fr. rendus dans ses magasins, et il n'y a pas encore ajouté le bénéfice qu'il désire en retirer.

Des chemins, de bonnes routes, voilà ce qui manque dans ce pays. Que le gouvernement y consacre ses efforts et il rendra le meilleur service à la République.

EXPORTATION.

L'Administration de la douane produit les chiffres suivants pour le dernier exercice clos :

56,617,564 kilog. pour 16,323,155 sucres.

Comme destination, nous trouvons, parmi les chiffres les plus importants :

	Kilogrammes.		Sucres.		Sucres.	
France	15.259.216	pour	6.694.130	contre	5.488.303	l'année précédente.
États-Unis .	8.190.336	—	2.784.798	—	3.244.327	—
Allemagne. .	19.456.316	—	2.142.565	—	2.652.685	—
Angleterre .	4.604.885	—	2.036.203	—	2.439.193	—
Espagne	2.320.360	—	1.362.508	—	923.696	—

La France conserve la première place à l'exportation avec une augmentation de 1,200,000 sucres environ. Les autres nations restent dans le même ordre, mais avec une diminution très sensible : 460,000 sucres pour les États-Unis, 500,000 sucres pour l'Allemagne, 400,000 sucres pour l'Angleterre. L'Espagne seule présente une augmentation de 440,000 sucres.

Cacao. — Le principal article d'exportation est toujours le cacao dont la culture et le commerce se développent, pour ainsi dire, mathématiquement. L'année écoulée présente une augmentation d'exportation de 4,387,780 kilog. pour une valeur de 1,346,696 sucres. Cette augmentation n'est cependant pas en rapport avec les nombreux ensemencements qui se sont faits dans ces dix dernières années. Sur une exportation totale de ce produit de 23,179,095 kilog. :

		Kilogrammes.		Kilogrammes.	
La France en a reçu		11.760.133	contre	8.596.815	l'année antérieure.
L'Angleterre	—	3.455.161	—	3.228.547	—
Les États-Unis	—	2.897.675	—	2.793.109	—
L'Espagne	—	2.309.380	—	1.633.413	—
L'Allemagne	—	1.820.290	—	2.242.237	—
Belgique et Hollande	—	522.716	—	104.649	—

Les indications ci-dessus sont fournies d'après les documents et papiers de douane qui accompagnent les expéditions, mais là aussi il faut compter avec les sorties clandestines ; le dernier rapport de la Chambre de Commerce de Guayaquil évalue à environ 18,000 sacs, soit 1,500,000 kilog., les quantités envoyées, en contrebande, en Allemagne seulement.

Une exportation clandestine aussi considérable influe nécessairement sur les prix des marchés européens, des offres plus basses se produisant, qui n'ont pas eu à payer le droit de sortie de l'Équateur.

Il est difficile d'indiquer le prix exact auquel on paie le cacao à la côte. Les chiffres signalés par la Chambre de Commerce étaient, fin 1901 : 17 sucres à 18 s. 50 les 100 livres, mais ces prix ne comprennent pas les primes très variables qui entrent en compte, de sorte que, dit le rapport de cette administration, « il ne sera jamais possible de donner les chiffres véritables que « l'on paie sur la place ».

La production du cacao est l'élément principal de la production agricole équatorienne. Le sol est admirablement approprié à cette culture, qui pourra acquérir un développement beaucoup plus considérable lorsque la facilité des communications permettra de mettre en valeur des quantités considérables de terres, encore en friche. On dit que les provinces de l'Orient produisent un cacao blanc, de qualité vraiment supérieure. Mais l'éloignement de ces provinces, les difficultés d'accès, si elles ne sont pas résolues dans l'avenir, priveront l'Équateur du

bénéfice du commerce de cette partie de ses domaines, dont la capitale commerciale sera la ville péruvienne d'Iquitos, plus abordable par les rivières et offrant plus de commodités et de facilités aux trafiquants de l'autre côté des Cordillères des Andes.

Café. — Les plantations de café demeurent stationnaires. Il n'en a pas été fait de nouvelles et l'on paraît ne pas avoir grand courage à maintenir celles qui existent. Cet état de choses est dû à la diminution du prix sur les marchés de consommation et aux droits d'exportation imposés par le gouvernement qui supprime une grande partie des bénéfices escomptés par les producteurs.

Les quantités expédiées vont diminuant d'année en année. Le seul port de Guayaquil qui en 1895 envoyait 2,533,633 kilog. en 1898, 1,680,741 kilog., est arrivé péniblement en 1901 à 1,282,229 kilog.

Le total des exportations de café a été de :

2,154,525 kilog., dont les principales destinations ont été :

732,891 kilog. pour le Chili, 554,418 kilog. pour l'Angleterre, 549,328 kilog. pour la France, 150,962 kilog. pour l'Allemagne, 84,249 kilog. pour les États-Unis.

L'Équateur n'est pas un des grands producteurs de café du monde ; et sa récolte, minime, comparée à celle du globe, tend à diminuer tous les jours. Si l'on n'y prend garde, il ne faudra bientôt l'enregistrer que pour mémoire.

Caoutchouc. — Ce produit, qui vient à l'état de nature, constitue une des richesses agricoles de l'Équateur. Il ne nécessite aucun soin particulier de culture. Il n'a besoin que d'une exploitation intelligente. Or, il est impossible d'appliquer ce qualificatif à la façon barbare dont sont traités les arbres par les ouvriers indigènes de ce pays. Semblables au fermier de la fable, ils tuent la poule aux œufs d'or. Au lieu de procéder par incisions méthodiques, ils abattent l'arbre, en extraient tout ce qu'ils peuvent et ne songent en aucune façon, à le remplacer.

Avec ce système brutal, il ne se passera pas de longues années avant que le caoutchouc n'ait complètement disparu. On paraît l'avoir compris en haut lieu, puisque le Congrès, dans sa session dernière, a voté une loi, défendant, sous des peines sévères, l'abattage des arbres à caoutchouc sur tout le territoire de la République. Mais il sera de cette loi comme de beaucoup d'autres; elle demeurera sans application pratique. La surveillance ne pourra pas être organisée, dans les forêts épaisses et touffues, pénétrables seulement pour les « caucheros » isolés qui s'y fraient un passage le « machete » à la main. Et dans ces immenses solitudes, l'autorité centrale n'est seulement pas représentée par le moindre agent de police. Les droits d'exportation sont presque prohibitifs. Il n'est pas possible de démêler quelle a été la pensée du gouvernement lorsqu'il a établi un

impôt si élevé, à la sortie du caoutchouc. Le résultat est que le commerce national s'en trouve grandement gêné et que c'est le Pérou qui profite de cet état d'aveuglement des gouvernants de ce pays.

L'exportation de ce produit est descendue de 503,282 kilog., expédiés l'année précédente, à 322,374 kilog., ainsi répartis :

États-Unis : 283,223 kilog. contre 349,024 de l'exercice antérieur; Allemagne : 21,048 kilog. contre 98,457 ; France : 9,534 kilogrammes contre 22,736 ; Angleterre : 8,569 kilog. contre 32,869.

Il est à désirer que le gouvernement, mieux avisé, sache adopter de meilleurs procédés pour la garantie des arbres, et réviser le droit d'exportation dont il a reconnu lui-même l'exagération dans son « Informe » au Congrès de 1902.

Tagua. — La tagua ou noix de coroyo n'est l'objet d'aucune culture spéciale. Elle croît à l'état spontané, et les indigènes seuls la ramassent lorsque la maturité a fait tomber le fruit sur le sol. Cette cueillette est très pénible et rapporte fort peu à ceux qui s'y livrent. Malgré cette difficulté et le peu de valeur marchande de ce produit, son exportation a augmenté. De 11,501 tonnes en 1897, elle est arrivée à 26,609 tonnes, pour l'exercice écoulé, d'une valeur de 1,618,411 sucres.

Sur ces 26,609,143 kilog. :

17.372,744 kilog. étaient à destination de l'Allemagne; 4,169,964 kilog. à destination des États-Unis ; 2,883,560 kilog. à destination de la France ; 1,653,038 kilog. à destination de l'Italie ; 529,837 kilog. à destination de l'Angleterre.

La tagua étant un produit sylvestre ne coûte aucun frais de culture, et comme ce ne sont que les indigènes malheureux qui la ramassent et la recueillent, on leur paie, au port d'embarquement, des prix dérisoires en rémunération de leurs peines et du transport depuis les forêts jusqu'à la côte. L'impôt d'exportation est de 0 s. 11 1/2 par quintal de 46 kilog.

Chapeaux de paille. — L'exportation des chapeaux de paille, improprement appelés « Panama », puisqu'on n'en fabrique pas dans l'isthme, continue à se développer. Pour l'année écoulée, elle a été d'une valeur de 379,561 sucres, signalant une augmentation de 58,200 sucres sur l'exercice antérieur.

Ces chapeaux, d'un travail admirable, sont faits à la main, par les indigènes de certaines localités, travaillant en famille, et atteignent, selon leur fini, des prix souvent fort élevés, sur place même. La mode aidant, si elle persiste, le commerce de cet article ne pourra que continuer à prospérer, l'Équateur et la Colombie étant seuls à le produire, et le chapeau tressé en Équateur, spécialement dans la province de Manabi (Jipijapa), étant bien supérieur au travail colombien.

Les autres articles ne méritent pas de mention particulière.

Industrie.

L'industrie n'est pas très développée dans la République de l'Équateur. A part quelques « ingenios », sur la côte, où l'on travaille le sucre, il n'existe pour ainsi dire aucune usine industrielle sérieuse dans l'intérieur.

En raison de la production de la canne, dont la culture est assez répandue, la plupart des « ingenios » de la côte travaillent le sucre. Mais leurs moyens sont encore assez rudimentaires, car il ne sont pas encore arrivés à le clarifier parfaitement, ni à le mettre en pains et en morceaux. Le sucre qu'ils offrent au consommateur est constitué en petits grains de poussière, cristallisés, tirant sur le brun jaunâtre et dont le degré de saccharification est assez faible, car il fond difficilement et nécessite une consommation plus grande. Cette branche d'industrie a besoin de beaucoup de perfectionnement.

La consommation des eaux-de-vie est relativement assez élevée dans ce pays. On trouve des alambics dans presque toutes les « haciendas » ; mais le produit est mal distillé et très imparfait.

La consommation de la bière est susceptible d'augmentation à cause de la cherté des vins et si l'on arrivait à offrir au consommateur une boisson convenable. Les brasseries de l'intérieur sont très rudimentaires; le travail s'y fait d'une façon fort primitive et routinière; la marchandise débitée est très inférieure. Quelques-unes ont même dû arrêter leur fabrication. La « Brasserie Nationale », de Guayaquil, fondée et dirigée par un compatriote, M. Maulme est la seul parvenue à satisfaire sa clientèle, par la bonne qualité de la boisson offerte au public. Une nouvelle brasserie est en construction, à Quito, et doit être pourvue d'un outillage moderne permettant de travailler selon les méthodes scientifiques les plus récentes. Mais elle n'est pas encore terminée et ses produits ne pourront être appréciés que dans quelques mois.

Il y a lieu de citer encore deux fabriques de chocolat établies à la côte, dont les produits qualifiés bons ordinaires sont assez estimés ; le tabac généralement de bonne qualité mais mal préparé; les chapeaux dits « Panama » ; les petits métiers, tailleurs, cordonniers, menuisiers, ferblantiers, etc., dont l'éducation aurait besoin d'être perfectionnée mais desquels cependant on ne peut exiger plus qu'ils ne peuvent donner.

Toutes les autres industries manquent en Équateur. Une papeterie gagnerait de l'argent. Tout le papier vient du dehors et se vend très cher. Dans le courant de l'exercice dernier il en a été importé plus de 350,000 kilog. Les nombreuses chutes d'eau que l'on rencontre dans la Sierra, fourniraient une force motrice peu coûteuse ; de même pour les verreries et cristalleries, chapelleries, tanneries, etc. Mais la difficulté du transport du matériel

nécessaire à ces usines est grande et entraîne des frais énormes. Lorsque le chemin de fer sera parvenu jusqu'à Quito, traversant toute la République, la plupart de ces difficultés disparaîtront.

The Guayaquil and Quito Railway Cie a ouvert l'exploitation de sa ligne jusqu'à Alausi qui est situé à plus de 2,300 mètres d'altitude. On assure qu'en mai prochain le trafic ira jusqu'à Guamote qui est encore à 225 kilomètres de Quito, et moins élevé de 500 mètres. On critique beaucoup ce chemin de fer. On prétend que les conditions auxquelles la concession a été accordée sont ruineuses pour l'État, que les travaux sont mal établis et il faut avouer que plusieurs éboulements se sont déjà produits pendant la saison des pluies ; enfin certains esprits pessimistes assurent que la voie n'ira jamais plus loin que Guamote parce que la Compagnie n'aura pas les moyens d'en poursuivre la construction.

La concession d'une ligne partant du Pacifique, à Bahia de Caraquez, jusqu'à Quito, accordée à M. E. Catefort, Français, a été remaniée, selon les demandes du bénéficiaire. Elle est actuellement en étude pratique et l'on attend de France des ingénieurs pour en dresser les plans et devis définitifs.

Enfin une compagnie d'automobiles vient de se former à Quito, pour le service des voyageurs jusqu'à Guamote, lorsque le chemin de fer atteindra ce point. Son matériel a été commandé aux États-Unis, et les premières voitures viennent d'arriver. Il est impossible de prévoir de quelle nature seront les résultats de cette entreprise toute nouvelle dans ce pays, vu le mauvais état des chemins et l'absence des ateliers de mécanique et de réparations pour parer aux accidents inévitables et à l'usure rapide occasionnés par le trafic.

Change.

Malgré les difficultés de toute nature survenues pendant l'exercice écoulé, le change a conservé une certaine fixité, oscillant de 99 à 101 0/0, soit une valeur moyenne de 2 fr. 50 pour un sucre.

Si l'on considère que l'exportation de l'Équateur est supérieure à son importation et que, d'un autre côté, l'État n'ayant plus de dette extérieure n'a pas à constituer au dehors, des dépôts de fonds qui viendraient à gêner la circulation intérieure, qu'il possède l'étalon d'or à 0,900, le « condor » équivalant à la livre sterling ou 25 fr., pesant 8 gr. 136, et que le peu de mines d'argent qu'il possède ne lui permet pas une frappe illimitée, on ne sera pas étonné de cette stabilité.

Le système de quotation est encore basé sur l'ancienne loi monétaire qui donnait au sucre la valeur de 48 deniers, tandis que la loi nouvelle a fixé cette valeur à 24 deniers. Il en résulte

qu'au lieu de comparer le sucre-*or*, avec la monnaie étrangère par son équivalence, c'est-à-dire :

Equateur . .	Condor. . . .	= 8 gr. 136 or à 0.900	=	10 sucres,
Angleterre. .	Livre sterling.	= 7 gr. 988 — à 0.916,66	=	10 —
France . . .	25 francs. . .	= 8 gr. 065 — à 0.900	=	9,91 1/2,
Allemagne. .	20 marcs. . .	= 7 gr. 964 — à 0.900	=	9,79,
États-Unis. .	5 dollars. . .	= 8 gr. 359 — à 0.900	=	10,27 3/4,
Pérou. . . .	Livre.	= 7 gr. 988 — à 0.916,66	=	10 sucres,

et de coter, en conséquence, Londres, au pair; Paris, 3/4 0/0 perte; Hambourg, 2 0/0 perte; New-York, 3 0/0 prime, etc., on calcule le change en exprimant le tant pour cent qui est à ajouter au pair de l'ancienne loi, lequel se trouve être le double du pair actuel Ainsi, écrire que le change sur France est à 99 0/0 équivaut à réduire les francs en sucres-*or*, sur la base ancienne de 5 fr. pour un sucre et d'ajouter 99 0/0, pour trouver la valeur actuelle en sucres, dont le pair, selon la loi nouvelle, ne correspond plus qu'à 2 fr. 50, l'unité. C'est évidemment une anomalie qui consiste à prendre pour base de calcul une loi qui n'existe plus, et à ramener cette base aux principes nouveaux, par des méthodes que l'on pourrait qualifier d'hérétiques. Mais l'usage a persisté, et il continue à être généralement admis dans toutes les transactions.

D'après le tableau de comparaison ci-dessus et sacrifiant à la coutume erronée employée pour coter le change, la valeur intrinsèque du franc-or correspondrait à 0 s. 39 2/3 et le taux de 98 1/3 serait le taux normal du pair. Il faut ajouter aussi que l'intérieur de la République, la « Sierra », exporte fort peu, autant dire pas du tout, et qu'on n'y trouve, par suite, aucune traite sur l'Europe. Il résulte de cet état de choses que le commerçant qui veut couvrir ses commettants de la valeur des marchandises qu'il leur a achetées, se trouve dans l'obligation de passer par l'intermédiaire de Guayaquil, où il est plus certain de trouver des devises européennes. Mais il supporte, de ce chef, des commissions supplémentaires qui peuvent, pour Quito, s'évaluer à 3 0/0 au-dessus du change coté. Par exemple, prenant ici une traite de 201 sucres sur Guayaquil, le « Banco Comercial y Agricola », seul établissement financier de cette capitale, perçoit une commission de 1 0/0, ce qui représente un débours de 203. A Guayaquil, la traite équivalente sur l'Europe est achetée à 100 0/0; cela fait un capital de 200 sucres, auquel il faut encore ajouter le courtage de banque, soit 1/2 0/0 en moyenne. On peut donc assurer que l'écart normal entre la cote des deux places, Guayaquil et Quito, doit être de 3 0/0 environ au préjudice de la dernière.

Il faut ajouter enfin que le rapport monnayé de l'argent à l'or équatorien est d'environ 30 3/4, ce qui ramène l'argent à une approximation plus voisine de sa valeur marchande qu'en France, où ce rapport est de 15 1/2.

En résumé la situation d'ensemble du commerce équatorien donne à la France une place très honorable. Mais il ne faut pas perdre de vue que les autres pays font de grands efforts pour améliorer leur situation et qu'ils y réussissent. Le Gouvernement ayant eu des commandes d'une certaine importance à faire au dehors pour approvisionner ses écoles et son armée, s'est adressé à l'Allemagne. Le pavillon français demeure, pour ainsi dire, inconnu dans les eaux équatoriennes, qui ne sont fréquentées que par des bateaux anglais, chiliens, nord-américains et allemands. Il appartient à nos maisons d'exportation de faire preuve d'initiative, et après avoir bien étudié le pays et ses ressources qui ne demandent qu'à être mises en valeur, de ne pas se laisser distancer par des concurrents plus entreprenants.

La construction d'un port commercial à Bahia de Caràquez et celle du chemin de fer allant de ce port à Quito, amèneront dans ce pays une véritable révolution économique. Ce seront les plus avisés qui en profiteront.

De Sainte-Marie,
Vice-Consul, Chancelier de la Légation de France à Quito.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 10 DÉCEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 288

AUTRICHE-HONGRIE

Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e)

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
269.	—	**Suisse :** Analyse du rapport de la Chambre de Commerce de Bâle sur l'année 1902.	» 20
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902. . .	» 20
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France.	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902 . .	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.	» 30
287.	—	**Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales . .	» 10

AUTRICHE-HONGRIE

Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902.

PREMIÈRE PARTIE.

Vienne, le 10 octobre 1903... **Situation économique.** — Le ralentissement de l'activité économique, sensible sur la plupart des marchés du monde en 1901, n'avait pas épargné l'Autriche-Hongrie et s'est de nouveau manifesté en 1902 dans toute l'étendue de la monarchie. La crise qui paraissait sinon imminente du moins possible a été cependant évitée, mais la situation demeure si incertaine qu'il est actuellement bien difficile de prévoir si un essor nouveau sera prochainement imprimé aux affaires ou si l'on se trouve au début d'une époque critique. C'est que les deux questions essentielles dont dépend l'avenir économique de l'Autriche-Hongrie, le vote du compromis et la conclusion des nouveaux traités de commerce, sont en suspens. Il faut tenir également compte de la tension grandissante des rapports entre les deux parties intégrantes de l'Empire et de la difficulté des transactions qui en est la conséquence.

Aussi, bien que les ressources de l'Autriche-Hongrie proviennent principalement de l'agriculture et de l'industrie, il faut se garder d'apprécier sa situation économique uniquement d'après le produit des récoltes et les résultats de la balance commerciale. Il convient de tenir grand compte d'autres éléments moins précis sans doute, mais également importants, soit de l'influence exercée sur le marché par la dépression encore persistante de l'industrie et des finances des pays voisins (spécialement de l'Allemagne), de l'incertitude des positions nationales respectives à l'intérieur, de l'insécurité des relations commerciales avec l'étranger et aussi de l'augmentation des prix portant sur plusieurs matières premières et du défaut de création de société commerciale de quelque importance.

La récolte a été excellente. L'année 1902 a donné en Autriche 4,600,000 et en Hongrie 15 millions de quintaux métriques de plus que l'année précédente ; or les résultats de 1901 n'étaient aucu-

nement au-dessous de la moyenne. Le commerce spécial (1) a atteint une valeur totale de 3,633,893,000 couronnes qui représentent un poids de 271,527,126 quintaux. Ce chiffre se décompose ainsi :

Importation : 1,720,335,000 couronnes, 100,715,996 quintaux.
Exportation : 1,913,558,000 couronnes, 169,811,130 quintaux.

La balance commerciale se solde donc au profit de l'exportation par un excédent de 193,223,000 couronnes. Ce chiffre est inférieur d'environ 39 millions aux résultats de l'année 1901, de 52 millions aux résultats de 1900 et de 59 millions à ceux de l'année précédente. Cette dégression est un symptôme défavorable, mais qu'il ne faut pas envisager comme particulièrement inquiétant pour l'Autriche-Hongrie, eu égard aux mauvaises conditions du marché du monde pendant ces deux dernières années.

L'activité commerciale en 1902 a été d'ailleurs plus grande que l'année précédente 3,633,900,000 couronnes contre 3,538,000,000. Le tableau suivant permettra de se rendre compte des variations du commerce de l'Autriche-Hongrie pendant les six dernières années.

Années.	Importations.	Exportations	Total.		Solde catif.
1897.	1.510.519.554	1.532.488.416	3.043.007.970	+	219.968.862
1898.	1.639.602.384	1.615.244.744	3.254.847.128	—	28.357.640
1899	1.608.869.818	1.861.591.994	3.470.481.812	+	252.722.176
1900.	1.690.357.707	1.942.002.501	3.638.360.208	+	245.644.794
1901.	1.652.641.696	1.885.457.737	3.538.099.236	+	232.815.852
1902.	1.720.300.000	1.913.600.000	3.633.900.000	+	193.300.000

Analyse des chiffres de l'importation et de l'exportation au point de vue de l'origine des produits.

Les statistiques austro-hongroises décomposent les résultats de l'importation et de l'exportation de deux manières différentes en envisageant la nature des produits qu'ils représentent et en se plaçant au point de vue de l'origine de ces produits.

Les mêmes statistiques, en examinant la nature des produits, distinguent dans l'importation comme dans l'exportation trois classes :

(1) La valeur des produits importés en franchise et réexportés après avoir subi un supplément de fabrication, s'élève pour l'année 1902 à 48.789.000 couronnes (1,222,000 quintaux) contre 41,619,000 couronnes (1,196,000 quintaux) en 1901. Les mêmes produits à l'exportation représentent une valeur de 85,373,000 couronnes (78 1,000 quintaux) contre 95,571,000 couronnes (1,022,000 quintaux) l'année précédente. Le commerce total (commerce spécial et admissions temporaires) serait alors représenté par les chiffres suivants :

En 1901 : 3,675,289 millions de couronnes, 277,832 milliers de quintaux.

En 1902 : 3,769,677 millions de couronnes, 270,527 millions de quintaux.

Les matières premières ;
Les produits à demi-manufacturés ;
Les produits entièrement manufacturés.

Au point de vue de l'origine on trouve :

Les produits de l'économie rurale et forestière ;
Les produits des mines, forges, usines ;
Les produits de l'industrie.

L'analyse comparative des chiffres totaux des deux dernières années, à ce double point de vue, se trouve indiquée dans les tableaux suivants :

I. — D'après la nature des produits.

IMPORTATION.

	1901.	1902.
	(En couronnes.)	
Matières premières	972.900.000	1.003.500.000
Produits à demi manufacturés	231.000.000	249.100.000
Produits manufacturés	448.800.000	467.700.000
	1.652.700.000	1.720.300.000

EXPORTATION.

	1901.	1902.
	(En couronnes.)	
Matières premières	818.800.000	859.300.000
Produits à demi manufacturés	299.300.000	268.200.000
Produits manufacturés	767.400.000	768.000.000
	1.885.500.000	1.895.500.000

L'augmentation dans l'importation des matières premières indique une plus forte production industrielle; mais, par contre, l'augmentation dans l'importation des produits manufacturés et des produits à demi manufacturés est le signe de l'aggravation de la concurrence étrangère.

II. — D'après l'origine des produits.

IMPORTATION.

	1901.	1902.
	(En couronnes.)	
Produits de l'économie rurale forestière et de la pêche	774.800.000	838.100.000
Produits des mines, forges et usines	222.700.000	193.400.000
Produits de l'industrie	655.200.000	688.900.000
	1.652.700.000	1.720.400.000

EXPORTATION.

	1901.	1902.
	(En couronnes.)	
Produits de l'économie rurale forestière et de la pêche	690.400.000	746.700.000
Produits des mines, forges et usines.	148.900.000	132 900.000
Produits de l'industrie	1.046.200.000	1.034.100.000
	1.885.500.000	1.913.700.000

Les variations dans la balance commerciale sont donc aux dépens de l'industrie, dont les produits ont été beaucoup plus importés qu'exportés.

L'augmentation de l'importation a porté principalement sur es articles suivants :

	Valeur de l'importation.	Valeur en augmentation sur l'année 1901.
	(En couronnes.)	
Denrées coloniales	48.800.000	100.000
Produits animaux	104.800.000	9.200.000
Boissons	24.800.000	12.000.000
Cotons et fils	200.600.000	22.200.000
Soies	79.600.000	7.800.000
Laines	186.200.000	37.000.000
Produits littéraires et artistiques	52.900.000	14.000.000

L'augmentation de l'exportation a porté principalement sur les articles suivants :

	Valeur de l'importation.	Valeur en augmentation sur l'année 1901.
	(En couronnes.)	
Blés, céréales, farines	166.300.000	17.600.000
Produits animaux	185.300.000	23.400.000
Bétail	151.700.000	31.200.000
Laines et fils	77.900.000	8.600.000
Cuirs	60.300.000	1.100.000
Articles de bois et d'os	46.000.000	1.700.000

La diminution de l'importation a porté principalement sur :

	Valeur de l'importation.	Valeur inférieure à l'année 1901.
	(En couronnes.)	
Le tabac	51.700.000	4.500.000
Les bois, charbons et tourbes	111.300.000	6.100.000
Les blés, céréales farines	51.100.000	2.500.000

Un amoindrissement de l'exportation s'est produit sur :

	Valeur de l'exportation.	Valeur inférieure à l'année 1901.
	(En couronnes.)	
Le sucre	138.800.000	37.900.000
Les boissons	35.700.000	1.000.000
Les bois, charbons et tourbes	287.500.000	41.000.000
Les verres et articles en verre	46.500.000	2.700.000

Les marchandises dont l'importation a été la plus considérable sont :

	Valeur en couronnes.
Les cotons (avec déchets)	160.100.000
Les laines et lainages	118.600.600
Les charbons de terre et cokes	101.100.000
Les métaux ordinaires (sans le fer)	54.300.000
Les soies	50.100.000

Les marchandises les plus exportées sont :

	Valeur en couronnes.
Les bois	195.500.000
Les sucres	138.800.000
Les œufs	112.100.000
Le bétail	98.100.000
Les charbons de terre et le coke	88.900.000
Le blé	78.900.000
Les chevaux	53.500.000
La quincaillerie	51.600.000
Les articles en cuir	50.600.000

Indications sur les plus importantes classes de marchandises.

Denrées coloniales. — Les denrées coloniales ne figurent naturellement qu'à l'importation dans les statistiques du commerce extérieur austro-hongrois.

La récolte considérable de café faite au Brésil en 1902 (environ 15 millions 1/2 de balles), venant après deux années déjà remarquablement bonnes, a fourni au marché mondial une réserve presque gênante de cette denrée. Le prix du café a considérablement baissé. Cependant les droits de toutes sortes qui frappent ce produit et qui doublent les prix en rendent fa consommation peu accessible à toutes les classes, et l'importation, qui était tombée, de 1900 à 1901, de 45 à 41 millions, est descendue à 40 millions en 1902.

Les importations de cacao et de thé n'ont guère subi de changement depuis l'année dernière et se sont maintenues à un chiffre sensiblement analogue.

Sucre. — Bien que l'année 1902 ait marqué pour l'Autriche Hongrie une ère nouvelle pour le commerce du sucre et que les décisions de la conférence de Bruxelles aient influencé le marché, la surproduction a fait en quelque sorte équilibre à la réduction des prix sur le marché du monde et l'exportation de l'Autriche-Hongrie n'a pas subi de modification appréciable. Elle a même augmenté en Italie, en Suisse et au Japon.

Céréales. — Les récoltes ayant été excellentes en Hongrie comme en Autriche, les chiffres de la statistique sont supérieurs à ceux de 1901. L'importation a diminué de 430,138 quintaux tandis que l'exportation a augmenté de 1,332,409 quintaux. Les cours ont été très bas dans toute la monarchie, et l'Allemagne et l'Angleterre ont fait des achats considéralbes. On escompte des résultats encore supérieurs pour 1903.

Animaux de boucherie. — L'importation des animaux de boucherie a baissé comme en 1901, tandis que le chiffre de l'exportation, déjà si élevé l'année précédente (120 millions de couronnes) a encore augmenté de 31,208,000 couronues. L'Allemagne a encore été en 1902 le meilleur client de l'Autriche pour les animaux de boucherie, mais il semble qu'en prévision des nouveaux tarifs prohibitifs qui atteindront le bétail austro-hongrois, le marché se soit déjà préoccupé de se créer de nouveaux débouchés et nous remarquons que l'exportation des moutons en France a beaucoup augmenté. Nous avons acheté à l'Autriche 59,480 moutons de plus qu'en 1901.

Produits animaux. — Le marché allemand doit être aussi prochainement fermé à ces produits ; néanmoins cette éventualité n'a pas agi sur l'exportation qui ne s'est pas accrue sensiblement cette année. Les peaux de bœufs et de chevaux ont augmenté de 10 0/0 après des achats considérables faits par la Russie.

Tabacs. — L'importation du tabac a baissé depuis l'année 1901, pendant laquelle elle avait atteint un chiffre supérieur aux quatre dernières années. L'exportation a au contraire augmenté considérablement.

Boissons et bières. — Cette branche de l'industrie a particulièrement souffert de la dépression économique générale. La rigueur de l'été 1902 et l'augmentation de la consommation des vins ont également influencé le marché. La production a baissé ainsi que la consommation. L'exportation qui avait progressivement diminué depuis 1892 a été évaluée en 1902 de 18 0/0 inférieure à ce qu'elle avait été en 1901.

Vins. — Les vendanges ont donné de médiocres résultats en 1902, moins par suite des maladies de la vigne qu'en raison de la mauvaise saison. La hausse que l'on avait escomptée sur l'exportation à cause de la reconstitution des principaux vignobles hongrois et dalmates, ne s'est pas produite. Néanmoins le chiffre donné par la statistique se trouve supérieur à celui de l'année précédente de 1,611,000 couronnes en raison de l'énorme

quantité de raisins de vendanges qu'on a exportés. On remarque que la consommation intérieure augmente chaque année. Il est vrai que l'importation qui était tombée à 9 millions en 1901 s'est un peu relevée cette année (la différence en faveur de 1902 est de 1,611,000 couronnes).

L'Italie, grâce au privilège de la clausula, a encore fourni la plus grande partie de cette importation. Mais ce privilège expirant avec le traité de commerce à la fin de cette annee, et la crise politique et parlementaire ne permettant pas au gouvernement austro-hongrois d'espérer avant cette époque le vote d'un nouveau traité, les vins italiens seront concurrencés par les vins français en 1904.

Bois et charbons. — Le commerce des bois est resté stationnaire. Nous notons cependant une légère augmentation sur la production des bois de construction. La consommation de charbon a diminué. L'importation a baissé de 6,549,000 couronnes et l'exportation de 17,272,000 couronnes. Ce ralentissement dans le commerce du charbon est une conséquence de la crise industrielle allemande.

Cotons et cotonnades. — Bien que la consommation des cotons se soit maintenue au même niveau, les prix ont baissé en raison de la création d'un grand nombre de nouvelles filatures. L'exportation a augmenté de 13 millions. Les principaux débouchés sont l'Allemagne, les Etats-Unis, la Roumanie et la Turquie.

Pétroles. — La production du pétrole a beaucoup augmenté en Autriche par suite des résultats obtenus dans les gisements pétrolifères de Galicie. Le pétrole autrichien est très recherché en Allemagne et l'exportation a atteint en 1902 un chiffre élevé qui sera encore dépassé en 1903. L'augmentation est de 177,420 quintaux sur 1901, mais le chiffre en couronnes est descendu à 394,000 à cause de l'abaissement considérable des prix, conséquence de la surproduction.

Soieries. — L'industrie de la soie brute demeure florissante en Hongrie et n'a guère subi de modification depuis 1901. L'importation et l'exportation des étoffes de soie ont un peu augmenté en valeur sinon en quantité (environ 0,48 0/0 pour l'exportation). Mais la plupart des pays voisins de l'Autriche fabriquant eux-mêmes des tissus de soie, il n'y a pas lieu de prévoir que l'exportation de cette marchandise prenne de grands développements.

Laines. — Le marché des laines de Vienne autrefois très prospère, est de plus en plus concurrencé par celui de Pest, qui n'a que dix années d'existence. L'importation croissante des laines lavées provenant des colonies étrangères affaiblit d'ailleurs quelque peu la production intérieure. Dans l'ensemble nous constatons une amélioration du marché pour les tissus et une dépression sur les matières premières.

Papiers. — L'exportation du papier a été satisfaisante en

quantité, mais les prix ont baissé (environ 10 0/0) vers la fin de 1902 comme d'ailleurs sur tous les marchés du monde. L'Autriche a exporté cette année 30 0/0 de sa fabrication, dont 12 0/0 en Allemagne, 15 0/0 en Turquie et 3 0/0 en France.

Verres. — L'année 1902 a été mauvaise pour la verrerie. Cette industrie autrefois prospère, tend à se restreindre. Plusieurs établissements ont renvoyé leurs ouvriers faute de travail. L'exportation ne trouve plus de débouchés.

De gros stocks restent en magasin et ne peuvent être écoulés. Les fabricants se sont unis en vue d'aviser aux moyens de faciliter l'exportation et ne sont parvenus à aucun résultat.

Les prix déjà faibles ces deux dernières années ont encore baissé en 1902 et les échanges ont diminué de 4 millions. L'Allemage et la Belgique produisent à des conditions meilleures que l'Autriche-Hongrie et souffrant elles-mêmes de la surproduction, n'achètent plus à l'étranger. Au surplus elles fournissent amplement à l'exportation en Angleterre au détriment de l'Autriche et le marché hongrois se suffit désormais à lui-même.

Cuirs. — Le commerce des cuirs n'a été satisfaisant en 1902 ni pour les fabricants ni pour les intermédiaires. Le trafic a été lent et les prix médiocres. L'exportation s'est maintenue à peu de chose près au même chiffre que l'année précédente, sauf pour les gants dont le total de l'exportation est de 74,000 couronnes inférieur à celui de 1901. L'importation, au contraire, a augmenté de 284,000 couronnes.

Fers. — Le marché de fers a été également médiocre en 1902. Outre que les forges ont été fortement touchées par la crise qui a sévi sur la fabrication du fer dans toute l'Europe, cette industrie se trouve particulièrement atteinte par l'incertitude de la situation politique et commerciale, qui en paralysant l'esprit d'entreprise, a influencé, en le restreignant considérablement, le nombre des constructions nouvelles.. La consommation a beaucoup diminué. L'exportation a baissé en 1902 de 216,818 quintaux (valeur 7,730,000 couronnes) et l'importation de 46,316 quintaux (valeur 1,182,000 couronnes).

Machines. — La fabrication des machines a baissé depuis 4 ans. Après avoir atteint 23 millions en 1899, l'exportation est descendue en 1902 à 20 milions. Les usines où l'on fabrique les locomotives ont particulièrement souffert et ont dû renvoyer un grand nombre d'ouvriers. Il ne se produit plus de nouvelles commandes à l'intérieur et l'exportation est tombée de 9 millions de 1901 à 1902. L'accroissement de l'exportation des locomobiles, machines à coudre et autres a remonté le chiffre de l'exportation d'ensemble. L'importation a augmenté d'un million sur 1901.

Métaux précieux. — Le marché autrichien a souffert de l'invasion des produits allemands qui écrasent l'industrie nationale, mal protégée par le tarif actuel. L'importation a aug-

menté en 1902 d'un million de quintaux, mais par suite de l'avilissement des prix elle se trouve néanmoins inférieure en valeur à 1901. L'exportation a augmenté de 41 millions de couronnes.

Appareils. — Le commerce des appareils électriques est resté stationnaire.

Œuvres littéraires et artistiques. — L'exportation des livres a augmenté quelque peu. On peut, néanmoins, prévoir qu'elle ne prendra jamais un développement considérable, l'Autriche Hongrie étant incapable de lutter contre la concurrence de l'Allemagne qui sait toujours produire à meilleur marché. L'importation a également augmenté d'environ un million de couronnes.

COMMERCE PAR MER.

Le commerce par mer de l'Autriche-Hongrie a donné en 1902 des résultats légèrement inférieurs aux années précédentes qui avaient déjà été marquées par un recul. Le commerce général n'a été que de 9,527 millions de tonnes, chiffre inférieur de 2 4 0/0 à celui de 1901. Le commerce spécial d'importation s'est, cependant, élevé pendant l'année 1902 à 12,385,803 quintaux représentant une valeur de 319,696,253 couronnes, soit 12.45 0/0 en poids et 18.58 0/0 en valeur du commerce d'importation total de l'Autriche-Hongrie.

A l'exportation, les quantités exportées par mer ont été de 14,606,518 quintaux représentant une valeur de 306,029,527 couronnes, soit 8.64 0/0 en poids et 15.99 0/0 en valeur du commerce d'exportation total de l'Autriche-Hongrie.

Il ne semble pas que la revision de la loi sur la marine marchande on l'augmentation des primes allouées depuis quelque temps à la construction et à la navigation aient jusqu'à présent donné plus de résultats appréciables que l'extension des parcours du Lloyd en Orient et dans l'Afrique du Sud. Les tableaux qui ont été placés à la fin de ce travail permettront de se rendre compte des principales marchandises importées par les ports de Fiume et de Trieste.

DEUXIÈME PARTIE.

Commerce extérieur du territoire douanier austro-hongrois. — Comparaison entre l'importation et l'exportation.

L'examen des tableaux de l'exportation et de l'importation en 1902 montre une forte augmentation et un solde en faveur de l'exportation très inférieur aux années précédentes. Ce solde avait été de 245,645,000 couronnes en 1900 et de 232,815,000 couronnes en 1901. Il n'est plus en 1902 que de 109,236,000 couronnes.

Les 9/10 de l'exportation austro-hongroise se font en Europe (90.1 0/0 de l'exportation totale) ; la monarchie reçoit de l'Europe les 3/4 de son importation (92,72 0/0).

Le montant des achats de l'Autriche-Hongrie hors d'Europe dépasse considérablement celui de ses ventes. Néanmoins, le Lloyd autrichien, secondé par d'importantes maisons de commerce et soutenu par le gouvernement, fait depuis deux ou trois ans de sérieux efforts pour augmenter le chiffre des exportations en Orient, en Extrême-Orient et en Amérique du Sud.

L'Egypte et les États-Unis sont les pays d'outre-mer dont l'importation en Autriche-Hongrie a le plus augmenté au cours de 1902.

Le tableau suivant montre quels sont les pays auxquels l'Autriche-Hongrie a vendu plus qu'elle ne leur a acheté et quels sont ceux, au contraire, à qui elle a acheté plus qu'elle n'a vendu. Les premiers de ces pays sont accompagnés du signe + et le chiffre qui figure représente le solde actif, en faveur, de ces pays. Les pays dont les importations en Autriche-Hongrie sont supérieures aux achats qu'ils font à la monarchie sont accompagnés du signe —. On verra que la Belgique, la Russie, la Grèce sont les seuls pays d'Europe qui aient exporté en Autriche plus qu'ils ne lui ont acheté :

Empire allemand	+ 272.174
Suisse	+ 24.070
Italie	+ 38.205
France	+ 1.509
Belgique	— 21.222
Hollande	+ 11.366
Grande-Bretagne	+ 29.859
Russie	— 21.749
Turquie	+ 28.924
Grèce	— 4.497
Total pour l'Europe	423.568
Asie	— 56.924
États-Unis	— 119.367
Brésil	— 33.159
Total général	633.018

Les importations en Autriche-Hongrie se sont élevées, en 1902, à 1,720,335,000 couronnes, alors qu'elles n'étaient, en 1901, que de 1,652,642,000, soit, en faveur de 1902, une différence en plus de 67 millions de couronnes.

Les exportations ont également augmenté, quoique dans une proportion très inférieure aux importations. Elles étaient, en 1901, de 1,885,457,000 couronnes et sont montées, en 1902, à 1,913,598,000, soit une différence de plus de 28 millions en faveur de la dernière année.

Commerce de l'Autriche-Hongrie avec les différents pays.

Les pays qui ont avec la Monarchie le commerce le plus important et le plus intéressant sont, en Europe, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, la Belgique, la Grande-Bretagne, la Russie, la Roumanie, la Bulgarie et la France, dont les échanges avec l'Autriche-Hongrie font l'objet d'un commerce spécial et détaillé. Nous dirons également quelques mots des efforts tentés en Chine et au Japon.

Allemagne. — L'Empire allemand a encore été, en 1902, le meilleur client de l'Autriche-Hongrie. Il lui a acheté pour 12 millions de couronnes de plus qu'en 1901. L'exportation de l'Autriche dans ce pays est montée, en 1902, à 923 millions. Elle lui a vendu pour 650 millions de produits. La différence est de 17 millions en faveur de 1902. L'importation des produits allemands en Autriche-Hongrie s'est élevée à 650 millions. Ces chiffrent représentent 48.44 0/0 de l'exportation et 35.73 0/0 de l'importation totale de la Monarchie.

Si considérables qu'aient été les importations en Allemagne. elles sont encore inférieures à 18 millions de couronnes à ce qu'elles avaient été en 1900. La cause en est à la persistance du malaise économique en Allemagne. Les fers, les soies, la verrerie donnent lieu à des achats moins forts que par le passé. Par contre, l'exportation des blés, des malts, des œufs, des bœufs, des chevaux a augmenté de plusieurs millions.

L'importation des charbons est toujours importante, mais a baissé de 2 millions de couronnes (85 millions en 1901). Par contre, l'Autriche a vendu à l'Allemagne des laines et des cotonnades pour 2 millions de plus qu'en 1901.

On prévoit, bien entendu pour 1904, un grand changement dans les relations économiques des deux Empires voisins. La situation parlementaire en Autriche et en Hongrie ne permet pas de prévoir que les traités de commerce qui viennent à échéance le 1er janvier 1904 puissent être renouvelés et l'on se trouvera en face des nouveaux tarifs prohibitifs allemands. Mais il y a lieu de penser que d'ici à trois mois on arrivera à une entente sous une forme quelconque ; dans le cas contraire, étant donné le chiffre si considérable des transactions avec l'Allemagne, la guerre des tarifs amènerait tout d'abord non seulement un grave bouleversement, mais un véritable désastre dans le régime économique de la Monarchie.

Suisse. — L'exportation de l'Autriche-Hongrie en Suisse a augmenté de 7 millions de couronnes. Cette majoration a principalement porté sur les blés, dont la Suisse a acheté pour 2 millions de plus qu'en 1901. L'importation a été supérieure de 24 millions à l'exportation. Néanmoins, nous notons une

différence en moins de 3 millions dans le chiffre d'importation des montres et des soieries. Les produits les plus exportés sont les sucres, les malts, les bois en planches, les bœufs et les vins.

Italie. — Les importations italiennes, qui avaient baissé de 10 millions de couronnes en 1901, sont remontées de 5 millions en 1902.

L'importation des vins, qui était de 13,800,000 couronnes en 1901, s'est élevée à 15 millions en 1902. L'importance du chiffre des vins italiens importés en Autriche-Hongrie tient, comme on sait, au tarif privilégié prévu par la « clausula » ; ils ne sont soumis qu'à un droit de 3 fl. 20 or par 100 kilog., tandis que les vins français paient 20 florins-or. Le privilège de la « clausula », qui expirera le 31 décembre de cette année, a donc empêché ces dernières années, d'une façon presque absolue, la concurrence des vins français sur les marchés autrichiens. Ceux-ci n'ont été achetés en 1901 que pour une somme dérisoire de 97,000 couronnes. Mais ce privilège expirant à la fin de cette année, les vins italiens se trouveront replacés dans le droit commun ; dans le cas contraire, nos viticulteurs jouiraient des mêmes faveurs que les italiens. Il faut pourtant observer que les importations de vins étrangers dans la Monarchie diminuent depuis quelques années dans des proportions considérables par suite de la création de nouveaux vignobles en Hongrie et en Dalmatie et que le marché autrichien ne pourra plus nous offrir dans l'avenir les avantages qu'il a donnés à l'Italie.

Les autres produits importés d'Italie sont les fruits et les légumes pour 32 millions contre 29 en 1901, le riz, les peaux et les soies (même quantité qu'en 1901).

L'exportation a augmenté d'environ 11 millions sur 1901 et a porté principalement sur le bétail (deux millions de plus que l'année précédente), les verres, les légumes et les bois en planches.

Belgique. — La Belgique a vendu en Autriche-Hongrie autant de laines qu'en 1901 (60 0/0 de son importation) et le chiffre total de l'importation est monté de 3 millions. Par contre l'exportation très inférieure à l'importation a baissé encore cette année d'un million. Elle consiste surtout en bois et verres de Bohême.

Grande-Bretagne. — Les importations de la Grande-Bretagne qui avaient diminué de 12 millions en 1901 se sont relevées de 6 millions en 1902. L'augmentation a surtout porté sur les charbons et les laines. Les autres produits importés sont les cotons, les charbons, les fers, les machines, les caoutchoucs.

L'exportation de l'Autriche-Hongrie qui avait diminué de 15 millions en 1901 s'est encore abaissée en 1902. On avait exporté des sucres pour 92 millions en 1900. Ce chiffre s'est abaissé à 77 millions en 1901. Il n'est plus en 1902 que de 53 millions.

Russie. — Les relations commerciales de la Russie et de l'Autriche Hongrie, en général peu importantes, sont encore inférieures aux années précédentes. L'importation a baissé de 10 millions, tandis que l'exportation n'est montée que de 2 millions. Nous notons néanmoins une augmentation de l'importation des céréales (6 millions) et des œufs (4 millions). Il est entré au contraire pour 3 millions de moins de jutes et de lin ; ces produits comptent cependant parmi les plus importés.

La Russie achète en Autriche des laines, des bois en planches, des articles manufacturés en fer et des verres de Bohême. Le chiffre d'exportation de ce dernier article a augmenté légèrement sur les années précédentes.

Serbie. — Les échanges avec la Serbie dont le commerce est en grande partie tributaire de l'Autriche-Hongrie, ont augmenté en 1902. Les importations sont de 55,163,000 couronnes contre 55,163,000 en 1901. L'importation du bétail est passée de 19,256,000 couronnes à 32,111,000. La vente des légumes serbes en Autriche-Hongrie a également augmenté de 3 millions. La plus notable diminution porte sur les blés dont l'importation a baissé de près de 5 millions sur 1901.

L'exportation a été de 22,634,000 couronnes en 1901 et s'est élevée en 1902 à 24,345,000 couronnes. L'Autriche vend en Serbie principalement des sucres, des lainages et des fers.

Roumanie. — Par suite des bonnes récoltes en Autriche et en Hongrie, l'importation des céréales a diminué de 3 millions. La Roumanie a vendu à la Monarchie des laines, du poisson, des fruits et des huiles.

L'exportation des céréales a augmenté de 3 millions ; on a également vendu en Roumanie des légumes pour 2 millions de plus qu'en 1901 et celle-ci a acheté pour un million de plus de produits chimiques et de machines. Les autres chiffres de la statistique sont analogues à ceux de l'année précedente. Le total de l'exportation qui n'était que de 57 millions en 1901 s'est élevé à 61 millions en 1902.

Bulgarie. — Les importations ne se montent qu'à 4,868,000 couronnes, mais les exportations qui étaient déjà de 13,916,000 couronnes en 1901, se sont élevées de 2 millions en 1902 et ont porté principalement sur les métaux, les papiers, les sucres et les charbons. Les chiffres ont doublé pour ces deux derniers produits.

Chine. — Les offerts réalisés pour developper le commerce de la Monarchie avec l'Extrême-Orient ont donné quelques résultats. L'importation chinoise qui était de 5,896,000 couronnes en 1901 s'est élevé en 1902 à 6,196,000 couronnes. Le chiffre élevé de l'importation du thé (4 millions) s'est maintenu et on constate une augmentation sur les plumes d'oie et les articles fabriqués en métaux précieux.

Les exportations qui consistent principalement en sucres,

papiers et chaussures sont restées stationnaires au chiffre de 2 millions.

Japon. — Le commerce avec le Japon qui est plus important a fait peu de progrès depuis 1901. Le chiffre de l'importation totale n'a pas varié. L'Autriche a acheté au Japon plus de soies et de soieries que l'année précédente, mais par contre les achats de cuivre et d'étain ont baissé de 3 millions pour chacun de ces produits. L'exportation du sucre est stationnaire à 5 millions après avoir été de 9 millions en 1900 ; celle du papier a un peu augmenté.

Indes britanniques. — Les transactions commerciales avec les Indes, particulièrement importantes en 1901, sont revenues en 1902, à peu de chose près, aux chiffres de 1900. Les importations sont tombées de 94 à 88 millions et les exportations de 60 à 46 millions. Les importations de denrées coloniales ont baissé de 2 millions, ainsi que celles des peaux.

Les exportations de sucres, qui avaient été en 1901 de 34 millions contre 18 en 1900, sont revenues à 21 millions.

Le Cap. — Les importations du Cap dont le chiffre est fort peu élevé, n'ont pas fait de progrès, mais les ventes austro-hongroises, qui avaient été de 5 millions de couronnes en 1901 contre 4 en 1900 sont tombées à 2 millions. Les chevaux hongrois pour la remonte des troupes anglaises, qui avaient fourni en 1901 le principal élément d'exportation, ont été vendus en beaucoup moins grand nombre pendant l'année 1902.

Les efforts tentés pour ouvrir aux produits austro-hongrois le marché de l'Afrique du Sud à la suite de la guerre, ne paraissent pas donner des résultats bien sérieux, et il est douteux que le Lloyd autrichien maintienne le service de navigation inauguré en août 1902 sur la côte sud-africaine.

Perse. — Les importations de Perse généralement peu importantes, et consistant surtout en nacre et perles, se sont abaissées, pour ces deux produits, de 5 à 1 million, et bien qu'on ait introduit en Autriche pour 2 millions d'esquilles de plus que l'année précédente, le chiffre total de l'importation est descendu de 6 à 3 millions.

L'Autriche vend en Perse pour une somme qui n'atteint pas un million, des sucres, des bois en planches, des allumettes et des cotonnades. Le chiffre de l'exportation du sucre a baissé de 28,000 couronnes.

Egypte. — Les cotons égyptiens qui fournissent le principal élément de l'importation, ont été vendus pour 5 millions de plus qu'en 1901, et ont permis de majorer de 6 millions le chiffre total de l'importation. L'exportation, déjà très insuffisante au gré des Autrichiens qui se plaignent de la concurrence de l'Allemagne et de l'Italie, est encore descendue d'un million en 1902. La diminution a principalement porté sur les fers.

Etats-Unis. — L'Autriche-Hongrie, qui achète aux États-

Unis la plus grande partie des cotons nécessaires à son industrie, a encore augmenté en 1902 de 7 millions le montant de ses achats qui s'est élevé à 88 millions. Mais la vente des graisses, qui avait été en 1898 de 21 millions et n'avait plus atteint que 4 millions en 1901 est encore descendue de 2 millions en 1902. Cette dégression est due à la prospérité des troupeaux de porcs hongrois. Les États-Unis vendent encore à l'Autriche-Hongrie du cuivre et des huiles en assez grande quantité.

L'exportation est toujours très inférieure à l'importation, mais a un peu augmenté en 1902. L'Autriche a vendu aux États-Unis pour 7 millions de sucre et de blé de plus qu'en 1901. La vente des autres produits (verreries, porcelaines, pelleteries) est restée stationnaire.

Amérique du Sud. — L'importation de l'Amérique du Sud tend à se développer un peu. Le Brésil a vendu pour 2 millions de marchandises et la République Argentine pour 6 millions de plus qu'en 1901. Les lainages fournissent la part principale des ventes de la République Argentine. L'exportation, peu considérable et portant sur un grand nombre d'articles, n'a pas varié.

Relations du territoire douanier austro-hongrois avec la France.

Importations venues de France.

1902.	1901.	1900.	1899.	1898.	1897.
—	—	—	—	—	—
(En milliers de couronnes.)					
61.143	55.468	53.864	55.373	48.880	48.206
Part 0/0 de l'importation totale de la Monarchie :					
3.55	3.36	3.18	3.44	2.98	3.19

Exportations en France.

62.652	65.165	68.490	59.829	54.340	55.060
Part 0/0 de l'exportation totale de la Monarchie :					
3828	3.46	3.53	3.21	3.36	3.59

Ces chiffres marquent sur l'année précédente un progrès assez sensible. Nos ventes augmentent régulièrement chaque année depuis six ans et ont dépassé en 1902 de près de 6 millions celles de l'année précédente. Nos achats ont diminué de 3 millions. Néanmoins, la France ne vient toujours qu'au septième rang parmi les puissances qui vendent leurs produits à l'Autriche-Hongrie. Elle est devancée par l'Empire d'Allemagne, l'Italie, la Grande-Bretagne, la Russie, les Indes britanniques et les États-Unis. En 1900, les ventes de la Suisse étaient encore supérieures à celles de la France, mais, en 1901, la France l'emportait de 5 millions sur la Confédération Helvétique, et en 1902, la différence s'est élevée à 10 millions en notre faveur.

L'exportation des produits autrichiens en 1902 est inférieure aux deux années précédentes. La différence est de 3 millions sur 1901 et de plus de 6 millions sur 1900. La France est par ordre d'importance le sixième des clients de la Monarchie, après l'Allemagne, l'Italie, la Grande-Bretagne, la Russie et la Turquie.

Principales importations de la France.

	1902.	1901.	1900.	1899.
	(Milliers de couronnes).			
Huiles de palme et noix de coco.	426	463	968	875
Liqueurs et punchs	160	562	374	410
Cognacs	779	870	955	1.007
Vins (en fûts et en bonteilles)	662	685	791	616
Vins mousseux	2.505	2.549	2.657	2.511
Cotonnades	1.444	1.064	1.186	1.157
Laines	3.239	2.685	2.082	2.470
Soies	9.853	6.394	3.719	5.594
Soieries	8.572	8.578	7.695	9.106
Vêtements, lingerie	1.838	1.639	1.808	1.826
Cuirs fins	2.445	2.408	1.705	1.286
Diamants et pierres fines	3.000	3.000	5.000	2.000
Merceries fines	1.124	1.527	1.573	1.462

L'examen de ces différentes catégories de marchandises ne présente sur les années précédentes que des différences peu sensibles.

Tabac. — Depuis deux ans les importations de tabac français ne figurent plus dans les statistiques, la vente des tabacs étrangers étant interdite en Autriche. L'importation n'est autorisée qu'en faveur des particuliers et pour leur consommation personnelle. Il n'est pas douteux que ces mesures restrictives ont dû amener en Autriche-Hongrie une diminution de la consommation du tabac français, qui n'était que de 5,000 couronnes en 1899.

Boissons. On a vu dans l'étude des importations de l'Italie que la situation privilégiée faite aux vins italiens empêche presque complètement, sur le territoire austro-hongrois, l'entrée des vins français. Ceux-ci sont en effet encore frappés actuellement d'un droit à l'entrée de 20 florins or les 100 kilog., ce qui revient à une charge de 50 fr., par hectolitre, tandis que grâce à la « clausula » les vins italiens ne payent que 3 florins 20. Seuls les vins de qualité tout à fait supérieure ont pu supporter ces droits très élevés, ils sont entrés en 1902 sur le territoire austro-hongrois pour une somme de 514,000 couronnes (contre 548,000 couronnes en 1901, 597,000 couronnes en 1900 et 452,000 en 1899). La même année, les vins en bouteille étaient importés pour une somme de 158,000 couronnes contre 137,000 et 194,000 couronnes les années précédentes. Le privilège de la clausula doit prendre fin avec les traités de commerce actuellement en vigueur, le 31 décembre de cette année, et nos viti-

culteurs doivent à cette date retrouver le droit commun. Mais il est impossible de savoir dès maintenant ce que sera le nouveau tarif. Quoiqu'il en soit et bien que la production indigène tende de plus en plus à se suffire à elle-même, il n'est pas douteux, étant donné le prix relativement élevé des vins autrichiens et la faveur dont jouissent nos vins, que la France trouvera dès l'année prochaine en Autriche-Hongrie un plus important débouché pour ses vins que par le passé. Il ne faudrait pourtant pas concevoir d'espérances exagérées, car ainsi que nous l'avons dit précédemment, le marché des vins austro-hongrois a une tendance de plus en plus marquée à se suffire à lui-même.

Nous avons vendu en Autriche-Hongrie pendant l'année 1902 pour 2,505,000 couronnes des vins de Champagne (contre 2,549,000 couronnes en 1901 et 2,657.000 couronnes en 1900) et des cognacs pour 779,000 couronnes contre 870,000 en 1901.

Fromages. — Nos importations suivent une marche croissante. De 116,000 couronnes en 1896, nos ventes ont atteint 155,000 couronnes en 1900, 199,000 en 1901 et 212,000 en 1902,

Soieries. — La vente des soieries, par suite d'un retour de la mode, augmente dans de grosses proportions (11.414,000 couronnes en 1900, 14,972,000 couronnes en 1901 et 18.425.000 en 1902). L'importation des soies brutes est la plus importante et a augmenté de 2 millions. Même augmentation pour la soie teinte en noir. Les autres catégories de cette industrie présentent également des chiffres plus élevés par rapport à l'année précédente, mais dans une proportion moindre.

Cuirs. — Les ventes françaises de cuirs ont baissé. Elles étaient de 2,286,000 en 1900 et étaient passées en 1901 à plus de trois millions. Elles sont redescendues en 1902 à 2,738,000 couronnes. Nos ventes de peaux de gants qui étaient montées en 1901 à 205,000 couronnes se sont également abaissées à 125,000 couronnes.

Diamants et pierres précieuses. — Nos ventes se sont maintenues au même chiffre qu'en 1901 (3 millions).

Automobiles. — Cette industrie ne figure pas à la statistique des importations françaises.

Métaux précieux. — Le gouvernement autrichien a acheté en 1902 pour 3,160,000 couronnes d'or en France, contre 4,116,000 couronnes en 1901.

Livres. — La vente des livres français en Autriche-Hongrie fait peu de progrès : 472,000 couronnes en 1901 et 494,000 en 1902.

Parfumeries. — La vente des parfumeries françaises est également stationnaire : 195,000 en 1901 et 194,000 en 1902. Il est vrai de dire que la qualité de nos produits est peu connue en Autriche-Hongrie et nos marques de fabrique sont souvent contrefaites.

Importations des colonies françaises.

Algérie. — Le total des importations algériennes est de 2,185,000 couronnes, contre 2,115,000 en 1901 ; 1,480,000 couronnes en 1900, 1,120,000 en 1899 et 992,000 couronnes en 1898. On voit que malgré la faible augmentation en 1902 sur 1901, nos ventes sont en progrès constant. Les lièges qui figuraient en 1901 pour 305,000 couronnes sont inscrits en 1902 pour 715,000, couronnes et les crins végétaux dont on avait vendu pour 305,000 courones ont doublé leur chiffre de vente. Par contre les graines oléagineuses dont on avait vendu en 1901 pour 394,000 couronnes ne figurent plus sur le tableau.

Tunisie. — Les importations tunisiennes, dont le chiffre est encore faible, sont néanmoins en augmentation et passent de 158 à 258,000 couronnes. La vente des éponges a doublé. Les autres marchandises importées sont les graines oléagineuses les peaux de bœuf, les fers, les tapis.

Afrique. — On trouve sous cette rubrique les statistiques afférentes aux pays du continent noir autres que l'Egypte, l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, les établissements allemands de l'Afrique, l'État libre du Congo et la colonie du Cap. Une certaine partie des importations de l'Afrique ainsi entendue revient donc aux établissements français, Or le commerce de l'Autriche-Hongrie avec l'Afrique qui avait progressé jusqu'en 1901 s'est ralenti en 1902. Les importations qui étaient de 3,200,000 couronnes en 1900 et avaient dépassé 8 millions en 1901 sont retombées à 6,998,000 couronnes en 1902. Les produits qui ont été le plus vendus sont les huiles de palme et d'arachides, le crin végétal et le caoutchouc.

Indo-Chine française. — Les importations qui avaient été de 209,000 couronnes en 1900 et étaient descendues à 35,000 conronnes en 1901 ne sont plus en 1902 que de 11,000 couronnes.

Principales exportations de l'Autriche-Hongrie en France.

Blés céréales	1.584	milliers de couronnes.
Pois	1.977	—
Farines de blé	2.164	—
Peaux	4.374	—
Douves de tonneaux. . .	8.683	—
Bois en planches	7.689	—
Cellulose.	3.442	—
Boutons et perles de verre	1.084	—
Verres peints.	1.520	—
Bijouterie imitation . . .	1.290	—
Papiers	3.670	—

Tabacs. — Des tabacs en feuilles ont été achetés pour une

somme de 898,000 couronnes contre 718,000 en 1901. Ces achats n'avaient été que de 84 et de 88,000 couronnes en 1898 et 1899. C'est l'Herzégovine qui fournit toujours la majeure partie de cette exportation.

Céréales. — La vente des céréales, bien que legèrement inférieure à celle de 1901 s'est encore élevée à 4,548,000 couronnes.

Moutons. — Nous avons fait remarquer, en traitant des plus importantes classes de l'exportation de la Monarchie l'accroissement surprenant de la vente des moutons austro-hongrois en France. Il semble que le marché cherche à se créer de nouveaux débouchés en vue des nouveaux droits qui frapperont les animaux à leur entrée en Allemagne. Depuis quelques années les moutons algériens tendaient à remplacer les moutons étrangers sur le marché de la Villette et c'est la première fois depuis 1895 que la France achète une si grande quantité de ces animaux. Ces achats ont passé de 690,000 couronnes en 1901 à 2,116,000 couronnes en 1902.

Chevaux. — Des chevaux ont été vendus en France pour une somme de 2,708,000 couronnes. Cette exportation s'était élevée en 1901 à 2,130,000, et en 1899 à 4,691.000 couronnes.

Farines de blé. — Cette exportation s'est élevée à 2,164,000 couronnes contre 2,500,000 en 1901. Elle avait été de 913,000 couronnes en 1900 et seulement de 24,000 en 1899.

Bières. — Les exportations de bière provenant presque toutes des célèbres brasseries de Pilsen, en Bohème, se sont élevées à 102,000 couronnes contre 82,000 en 1901, et 131,000 en 1900.

Eaux minérales. — Les ventes d'eaux minérales ont été de 946,000 couronnes contre 802,000 en 1901 et 880,000 l'année précédente. Les eaux minérales de Hongrie en forment toujours la plus grande partie.

Vins. — Les exportations de vins se sont élevées à 82,000 contre 115,000 en 1901 et 98,000 en 1900. Les vins de Tokay et les vins vendus sous ce nom constituent l'élément le plus important de ces ventes.

Douves de tonneaux. — Les douves qui proviennent des forêts de Croatie et de Slavonie ont été exportées par le port hongrois de Fiume pour une somme de 8,683,000 couronnes (contre 13 millions et 8,900,000, les deux années précédentes.

Bois en planches. — Ces bois sont toujours l'objet d'un commerce assez important bien que le chiffre de l'importation tende à baisser. De 9,581,000 couronnes chiffre déjà inférieur à celui de l'année précédente, il est descendu en 1902 à 7,689,000 couronnes.

Huiles minérales. — Les gisements de pétrole découverts récemment en Galicie et qui fournissent déjà des rendements remarquables, ne donnent encore lieu à aucune exportation

sérieuse. Les ventes de pétroles autrichiens ont été en 1902, de 16,000 couronnes contre 9,000 en 1901 et 36,000 en 1900.

Papiers et papeterie. — Les achats de la France se sont élevés de 3,255,000 à 3,670,000 couronnes. La cellulose est toujours l'élément le plus important de ce commerce (3,442,000 contre 2,894,000 en 1901).

Verrerie. — Nos achats en verrerie sont en décroissance. Ils étaient de 4 millions en 1900, de 3 millions 1/2 en 1901 et sont tombés en 1902, à 3,135,000 couronnes.

Instruments de précision et montres. — Cette exportation est au contraire en augmentation sur les années précédentes (2,300,000 couronnes en 1900; 2,876,000 en 1901 et 3,653,000 en 1902).

Bijoux imitation. — Nos achats sont également en augmentation. Ils étaient de 400,000 couronnes en 1900, d'un million en 1901 et ont atteint 1,290,000 en 1902.

Grenats. — Les grenats qui sont chaque année l'objet d'une exportation relativement importante ne figurent pas sur les statistiques de 1902 et ont été sans doute compris sous la rubrique des pierres précieuses dont il a été vendu en France pour 1,245,000 couronnes.

Exportations austro-hongroises dans les Colonies françaises.

Indo-Chine. — Les exportations qui étaient de 104,000 couronnes en 1900 et de 250,000 en 1901, se sont réduites à 5,000 en 1902 et ont consisté uniquement en charbons (2,000 couronnes) et en bois (3,000 couronnes).

Algérie. — Le commerce de la monarchie avec l'Algérie qui avait été de 978,000 couronnes en 1900 et était tombé en 1901 à 338,000 s'est relevé en 1902 à 583,000. Les chevaux et juments qui avaient été vendus en 1900 pour 400,000 couronnes ne font plus, depuis deux ans l'objet d'aucun achat. Les ventes de bois sont montées de 172,000 à 262,000 couronnes. Les chiffres des autres articles d'exportation n'ont pas sensiblement varié depuis 1901.

Tunisie. — L'exportation austro-hongroise en Tunisie qui était en 1900, de 652,000 couronnes était tombée en 1901 à 404,000 couronnes et s'est relevée en 1902 à 563,000 couronnes. La vente des bois en planches est montée de 103 à 241,000 couronnes et celle des meubles en bois de 27 à 68,000 couronnes. Le reste de l'exportation est pour ainsi dire nul.

Il ressort de cette étude que les rapports commerciaux entre l'Autriche-Hongrie et la France diffèrent peu des années précédentes.

On constate quelques progrès dans nos ventes pendant l'année 1902. Nos importations se sont élevées à 61,143,000 couron-

nes contre 55,468,000 en 1901 et nos achats comparés à ceux de la même année sont tombés de 3,000,000. Ils avaient déjà diminué d'une somme équivalente de 1900 à 1901. Cependant les capitaux français placés en Autriche sont considérables et le marché français absorbe régulièrement depuis plusieurs années une part croissante des emprunts hongrois. Malheureusement nos compatriotes qui, sur la foi de renseignements officiels, placent volontiers leurs capitaux sur les fonds d'État, les chemins de fer ou les établissements de crédit de la Monarchie se déplacent peu et s'abstiennent d'initiatives fécondes, redoutant de se mêler à des entreprises industrielles ou commerciales qui, prudemment conduites, sont cependant rémunératrices dans ce pays relativement encore peu développé au point de vue économique eu égard à ses ressources.

Les commerçants français sont également très peu nombreux en Autriche-Hongrie et les voyageurs de commerce y circulent encore trop rarement.

Quelques maisons de commerce françaises sont bien représentées à Vienne par des Autrichiens, mais ceux-ci trouvent plus facile et plus lucratif de placer à leur clientèle des marchandises d'une autre provenance dont la qualité inférieure passe inaperçue pour la masse des acheteurs et se trouve compensée par la différence du prix. Au surplus, les prix de nos marchandises sont accrus par les intermédiaires. S'il existait dans les grandes villes des dépôts de marques françaises dirigés par des Français, pour ceux de nos produits les plus appréciés, pour nos vins, nos soieries, nos articles de Paris, le chiffre de nos ventes augmenterait certainement dans de grandes proportions.

Il serait bon aussi que nos commerçants voulussent bien se conformer autant que possible au mode de paiement habituellement admis par leurs concurrents ; la crainte d'accorder des crédits ou des facilités de paiement, le refus de se prêter aux habitudes, aux usages commerciaux d'une place, exerce souvent une influence fâcheuse sur le développement des rapports avec les clients d'Autriche-Hongrie.

Enfin, nos compatriotes auraient intérêt à surveiller avec la plus grande attention les changements dans le régime économique de la Monarchie qui résulteront des nouveaux traités de commerce, à suivre les fluctuations dans le marché qui en seront la conséquence et à étudier les nouveaux débouchés qui pourront être fournis à nos industries et à nos produits par suite du déplacement possible des courants commerciaux de ces dernières années.

Roger Clausse,
Secrétaire d'Ambassade.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 10 DÉCEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 289

TURQUIE D'ASIE

Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'exercice 1901-1902 .	» 20
271.	—	**Angleterre :** Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902.	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France.	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902. . .	» 20
275.	—	**Allemagne :** Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville.	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902.	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation.	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvementcommercial de Rotterdam en 1902.	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.	» 20
283.	—	**Roumanie :** Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie :** Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.	» 30
287.	—	**Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales. . . .	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie :** Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902.	» 20

TURQUIE D'ASIE

Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902

Importation et Exportation.

Mersina... Les transactions commerciales entre cette place et l'Europe ont donné lieu, pour l'année 1902, à un chiffre d'affaires de 26,659,230 francs, importation et exportation réunies, pour 57,628,872 kilog. contre 25,398,150 francs et 65,850,000 kilogrammes pour l'année 1901. C'est donc une augmentation de 1,261,080 fr. en faveur de l'année 1902, et cependant cette dernière année a été seulement passable au point de vue des récoltes.

IMPORTATION.

La valeur des marchandises importées en 1902 s'est élevée au chiffre de 12,443,868 fr. et en poids à 18,258,252 kilog. L'année précédente, la valeur était de 11,674,700 fr. et en poids à 22,720,000 kilogrammes ; il résulte de ces chiffres que les importations en 1902 ont été supérieures à celles de l'année 1901 de 769,168 fr. et inférieures de 4,461,748 kilog.

Dans le chiffre de 12,443,868 fr. pour les importations de l'année 1902, la part revenant à chaque pays est de :

1,603,100 fr. et de 666,806 kilog. pour l'Allemagne ;
256,200 fr. et de 136,800 kilog. pour l'Amérique ;
1,965,400 fr. et de 1,162,905 kilog. pour l'Angleterre ;
1,743,100 fr. et de 4,753,460 kilog. pour l'Autriche ;
602,750 fr. et de 435,745 kilog. pour la Belgique ;
598,150 fr. et de 1,535,490 kilog. pour l'Egypte ;
330,107 fr. et de 1,319,995 kilog. pour la France ;
253,125 fr. et de 226,660 kilog. pour la Grèce ;
1,204,500 fr. et de 166,200 kilog. pour l'Italie ;
914,811 fr. et de 791,445 kilog. pour la Russie ;
2,775,850 fr. et de 6,938,391 kilog. pour la Turquie ;
196,875 fr. et de 130,355 kilog. pour Chypre.

Ainsi qu'il appert des chiffres ci-dessus, la France ne vient qu'au neuvième rang dans les importations, devancée de beaucoup par l'Allemagne, l'Angleterre, l'Autriche, la Belgique et l'Italie.

Voici, d'ailleurs, la part exacte de la France dans ces importations :

	Kilogrammes.	Francs.
Liqueurs et spiritueux. . .	4.500	2.250
Cartons et papiers.	7.855	3.925
Papiers à cigarettes	12.100	12.100
Café	67.750	54.000
Poivre	590	354
Sucre.	217.790	54.447
Jute et sacs vides	23.455	14.073
Manufactures	1.950	4.875
Balances et bascules. . . .	5.370	5.370
Grenailles.	12.495	7.497
Pointes et clous.	6.100	2.440
Plomb	28.975	11.590
Verrerie.	3.635	1.817
Tuiles	530.000	26.500
Briques et carreaux. . . .	148.000	7.400
Bourres de poils de chèvres	7.600	3.040
Bougies.	910	364
Conserves alimentaires. . .	2.765	6.912
Cirage	4.220	4.220
Eaux minérales.	4.110	2.055
Couleurs	7.340	11.010
Farine	28.300	7.075
Chaux et ciments	107.105	35.486
Huile minérale	43.015	15.055
Cuirs et peaux	3.310	8.285
Parfumerie	2.460	9.840
Savon.	3.900	2.925
Divers	15.350	15.350
Totaux. . .	1.319.995	330.107

Les principaux articles importés sont les suivants :

	Klogrammes	Francs
Allumettes	66.500	36.410
Acier.	84.605	43.300
Acides	34.110	34.110
Alcools et vins.	102.295	37.050
Balances et bascules.	6.145	6.100
Bières, liqueurs, spiritueux.	184.200	92.200
Bourres de poils de chèvres	27.020	10.808
Bougies.	23.080	9.232
Beurre	49.960	89.928
Conserves alimentaires.	11.860	2.965
Cartes à jouer.	3.500	4.375
Cirage	4.220	4.220
Cartons et papiers.	209.455	104.700
Cafés	222.420	177.920
Cordes et ficelles	69.100	89.830

	Kilogrammes.	Francs.
Cuivre	83.450	192.050
rogueries (produitschimiques)	35.685	107.055
Fruits secs (dattes, figues, châtaignes)	357.025	142.810
Eaux minérales	7.085	3.540
Couleurs et peintures	64.275	96.412
Fer-blanc	46.295	46.200
Etain	66.395	232.400
Farine	102.800	25.700
Cotons filés	220.840	441.600
Ferronnerie	43.140	21.500
Fers et tôles	1.203.026	421.050
Grenailles	15.345	9.567
Chaux et ciments	107.305	37.756
Huiles minérales	90.830	31.790
Jute et sacs vides	574.565	344.760
Légumes (pommes de terre, oignons)	39.060	7.812
Machines à coudre	19.415	97.000
Manufactures	236.190	590.500
Machines agricoles et autres	383.510	575.720
Draperies	51.620	257.500
Confections, tissus, cabots	882.800	1.765.600
Olives	44.720	22.360
Peaux et cuirs	224.435	561.087
Parfumerie	2.460	9.840
Riz	350.615	122.710
Papiers à cigarettes	27.240	27.300
Pointes et clous	335.085	134.040
Poivre	23.230	13.800
Quincaillerie	82.480	72.500
Savon	197.650	148.237
Sucre	4.252.781	1.063.175
Thé	18.785	56.355
Poteries et faïences	61.060	30.500
Tabac et tombac	200.900	2.900.000
Verrerie	271.085	135.500
Plomb	54.765	27.400
Pétrole	351.155	52.673
Victuailles	59.530	29.765
Citrons et oranges	11.200	5.600
Henné	20.800	8.320
Noisettes	4.400	1.320
Anis	14.050	11.240
Amidon	18.620	37.240
Vinaigre	4.600	690
Armes à feu	570	8.550
Zinc	29.050	1.300
Sel ammoniaque	4.300	6.450
Alun	28.000	4.200
Arachides	76.350	15.070
Soda	2.600	750
Sceaux	8.750	13.105

	Kilogrammes.	Francs.
Huile d'olive	150.600	150.600
Indigo	650	6.500
Fils de fer	13.775	27.700
Soierie	10.555	105.000
Charbon de terre	3.100.000	102.300
Sel	980.000	49.000
Tuiles	530.000	26.500
Briques et carreaux	148.000	7.400
Divers	314.280	314.280
Totaux	18.258.252	12.443.868

Dans cette nomenclature de marchandises, la part qui revient à chaque nation productrice est la suivante en articles et en poids en kilogrammes :

Allemagne. — Acides 10,580 kilog., boissons 6,100, cartons et papiers 15,900, drogueries 9,325, fruits secs 480, couleurs et peintures 6,725, coton filé 7,600, fers et tôles 516,976, draperies 1,330, pointes et clous 1,110, poteries et faïences 17,100, verreries 42,700, amidon 1,100, armes à feu, 390, zinc 27,700, divers 1,650.

Amérique. — Machines à coudre 1,100 kilog., machines agricoles 47,500, cabots tissus 77,000, divers 11,200.

Angleterre. — Acier 32,690 kilog., acide 1,100, conserves alimentaires 5,365, cuivre 29,600, drogueries 3,460, fer-blanc 28,600, étain 18,200, coton filé 34,850, fers et tôles 409,100, jute et sacs vides 180,860, machines agricoles 204,500, manufactures 1,790, draperies 5,800, confections tissus 139,450, riz 9,500, pointes et clous 665, sucre 2,600, thé 2,800, plomb 9,600, sel ammoniaque 950, alun 28,000, soierie 875, divers 12,550.

Autriche. — Allumettes 61,220 kilog., acier 51,915, acide 12,970, alcool 86,745, balances et bascules 775, bière 5,075, conserves alimentaires 1,950, cartons et papiers 128,000, café 61,270, cordes et ficelles 5,655, droguerie 1,935, eaux minérales 2,975, couleurs et peintures 35,015, fer-blanc 3,125, étain 1,280, coton filé 20,490, ferronnerie 9,040, jute et sacs vides 4,265, machines à coudre 1,055, machines agricoles et machineries 73,080, manufactures 2,820, draperies 27,780, confections, tissus 40,155, peaux et cuirs 5,485, riz 95,215, papier à cigarette 12,690, pointes et clous 316,775, poivre 4,540, quincaillerie 3,530, savon 1,150, sucre 3,600,880, verrerie 27,850, fils de fer 13,775, divers 32,780.

Belgique. — Acide 7,960 kilog., boissons 2,100, bourres de poils de chèvre 3,260, bougies 2,425, cartons et papiers 14,470, droguerie, produits chimiques 1,630, couleurs et peintures 3.790, coton filé 60,000, fers et tôles 225,900, draperies 800, pointes et clous 5,460, poterie 120, verrerie 99.900, armes à feu 180, zinc 1,350, sel ammoniaque 800, divers 670.

Egypte. — Acide 100 kilog., alcools et vins 4,400, boissons, liqueurs 3,370, bourres 1,900, bougies 17,000, conserves alimentaires 220, cartons et papiers 3,530, café 35,600, cordes et ficelles 800, cuivre 39,500, droguerie 75, dattes et fruits secs 269,250, couleurs et peintures 5,700, fer blanc 13,900, étain 42,600, farine 3,000, coton filé 1,000, fers et tôles 31,700, jute et sacs vides 261,485, machineries 480, manufactures 4,350, draperies 11,200, confections, tissus 403,500, peaux et cuirs 42,640, riz 191,900, savan 15,500, sucre 7,000, thé 700, poterie et faïences 760, victuailles 13,280, henné 15,600, amidon 400, sel ammoniaque 2,750 arachides 63,200, soda 750, sceaux 8,750, huile d'olive 800, indigo 650, divers 16,350.

Grèce. — Spiritueux 17,000 kilog., coton filé 5,650, jute et sacs vides 28,200, machines agricoles 32,750, manufactures 17,400, confections 420, olives 14,700, cuirs et peaux 42,300, savon 1,420, victuailles 5,200, huile d'olive 37,750, divers 20,870.

Italie. — Allumettes 2,480 kilog., acide 500, spiritueux 700, cartons et papiers 7,910, café 5,000, droguerie 1,200, couleurs et peintures 810, étain 3,000, coton filé 56,000, grenaille 2,000, manufactures 630, draperies 190, cuirs et peaux 9,200, riz 12,500, poivre 3,030, poterie et faïences 20,480, verrerie 680, plomb 10,000, victuailles 6,750, anis 5,100, soieries 6,480, divers 11,560.

Russie. — Alcools 4,800 kilog., farine 51,600, huile minérale 4,575, sucre 375,300, thé 900, pétrole 350,000, victuailles 1,300, amidon 670, divers 2,300.

Turquie.--Allumettes 2,800 kilog. acides 900, vins, alcools 6,350 boissons et spiritueux 51,800, bourres de poils de chèvre 14,250, bougies 2,745, beurre 49,960, conserves alimentaires 1,560, cartons et papiers 31,790, café 57,800, cordes et ficelles 62,645, cuivre 14,350, droguerie 6,055, figues et fruits secs 86,250, couleurs et peintures 4,895, fer-blanc 670, étain 1,315, farine 19,900, coton filé 35,250, ferronnerie 34,100, fers et tôles 19,350, grenailles 400, chaux et ciments 200, huile minérale 43,240, jute et sacs vides 61,350, légumes, oignons 35,460, machines à coudre 17,260, machines agricoles 16,525, manufactures 207,250, draperies 4,420, confections, tissus 222,275, olives 30,020, cuirs et peaux 121,500, riz 41,500, papier à cigarette 2,450, pointes et clous 4,975, poivre 15,070, quincaillerie 78,750, savon 175,680, sucre 49,211, thé 14,385, poteries et faïences 22,600, tabacs et tombacs 200,900, verrerie 96,320, plomb 6,190, pétrole 1,155, victuailles 27,000, citrons et oranges 11,200, henné 5,200, noisettes 4,400, anis 6,200, amidon 16,450, arachides 13,150, soda 1,850, huile d'olive 112,050, soierie 3,200, charbon de terre 3,100,000, sel 980,000, divers 185,700.

Chypre. — Spiritueux, vins 93,550 kilog., fruits secs 1,045, jute et sacs vides 14,950, légumes 3,600, machines 600, victuailles 6,000, anis 2,750, vinaigre 4,600, divers 3,260.

Il y a lieu de remarquer que pour les articles indiqués comme provenant de Turquie et même d'Egypte une grande quantité de ces marchandises sont d'origine étrangère ; en effet, le petit commerce de Mersina, comme celui des autres villes secondaires de la Syrie s'approvisionne chez les négociants en gros de Constantinople, Smyrne, Beyrouth et Alexandrie de sorte qu'on peut diminuer au moins de moitié, sans risque de se tromper, la part de la Turquie et de l'Egypte dans les importations pour la répartir entre les autres nations européennes.

L'importation de certains articles semble constituer un monopole pour quelques puissances ; ainsi l'Autriche fournit les allumettes, l'alcool, les cartons et papiers, les pointes et clous, autrefois de provenance exclusivement française et les sucres.

Les fers et tôles sont expédiés par l'Allemagne, l'Angleterre et la Belgique.

La France, les chaux et ciments, briques et tuiles.

La Russie, le pétrole.

L'Amérique, les machines agricoles qui bientôt reviendront à l'Allemagne.

Observations générales. — Il a été dit plus haut que les importations de Mersina pour l'année 1902 étaient supérieures à celles de l'année précédente ; il serait plus juste de dire qu'elles vont constamment en augmentant depuis quelques années, et cela tient, d'une part, à l'augmentation de la population de cette province et aux progrès de l'agriculture ; il s'en suit une consommation d'articles manufacturés et de denrées coloniales chaque jour plus grande.

D'autre part, on pourrait croire que les facilités accordées aux importateurs et exportateurs des marchés voisins des têtes de ligne et des stations de la Compagnie du chemin de fer d'Anatolie portent préjudice aux importations destinées à l'Anatolie, passant en transit par Mersina ; mais, de fait ce port qui a déjà perdu une grande partie de ses clients des provinces de Konia et d'Angora, a trouvé une compensation dans l'augmentation de l'importation des autres districts anatoliens ; de plus, les frais énormes de manipulation et de droits de quai des ports de Smyrne, de Haïdar-Pacha font que les marchandises pauvres, ne supportant pas les frais que leur occasionne leur volume, sont dirigées de préférence sur Mersina où les frais de débarquement sont relativement bas à cause de l'absence d'un quai et de l'avantage que présente pour la manipulation la proximité des magasins de la mer et de la douane. Une fois la marchandise mise en magasin, le chamelier, qui doit en effectuer le transport dans l'intérieur, se charge du reste : il prend la marchandise dans le dépôt même, il la manipule, il la transporte et il la dépose lui-même dans le magasin du destinataire anatolien. En outre, il est des articles que consomme l'Anatolie qui sont des spécialités de la Syrie, de l'Egypte et de la province même d'Adana ; tels sont : les savons d'Antioche et de Lattaquié, les

tissus de Damas et d'Alep, les dattes et le riz d'Egypte, les cotons, cotons filés, sésames et tahines de la province même d'Adana ; et lorsque le négociant de l'intérieur donne ici une commande pour ces spécialités, il ajoute à sa liste quelques autres articles d'Europe. Le chamelier, transportant ici le blé d'Anatolie à un prix très élevé, se contente, au lieu de retourner vide, d'un mince bénéfice qui couvre ses frais. C'est ainsi que les prix de transport par chameaux sont beaucoup moins chers qu'on ne le croirait.

Telles sont les raisons principales pour lesquelles le commerce d'importation de ce pays se maintient et augmente progressivement malgré de redoutables concurrences.

Avenir des importations et des exportations.

La population de la province d'Adana fonde les plus grandes espérances pour l'avenir de ce pays sur la construction de la grande ligne du chemin de fer de Bagdad ; il y a quelques semaines on avait annoncé officiellement le commencement des travaux du premier tronçon Konia-Eregli, et on avait ici toutes les raisons de croire que cette voie se serait prolongée jusqu'à Adana et aurait été rattachée au petit réseau de la ligne Mersina-Tarsons-Adana ; autrement, en effet, l'exploitation du chemin de fer Haïdar-Pacha-Konia-Eregli, sans un débouché sur la Méditerranée serait onéreuse pour la compagnie et très lourde pour le trésor ottoman qui aurait à payer une très forte partie, sinon la totalité, de la garantie kilométrique, tandis que si la voie est poussée jusqu'à Adana-Mersina, il est certain que les recettes de la nouvelle ligne Konia-Eregli-Adana-Mersina donneraient même un bénéfice à la compagnie.

Il y a donc beaucoup de probabilités pour que dans deux ou trois ans Mersina soit reliée par chemin de fer aux principaux marchés d'Anatolie et des riches contrées de l'Asie Mineure ; à cause de sa proximité, Mersina sera sans doute préférée, tant pour les importations que pour les exportations, à Smyrne et à Constantinople dont elle accaparera la moitié, peut-être, du trafic.

En vue de cette éventualité, il serait opportun que des négociants et des industriels français vinssent s'établir à temps à Mersina-Adana, ou envoient des agents permanents qui, munis des échantillons nécessaires, voyageraient aussi de temps en temps dans l'intérieur, travailleraient à faire connaître et à écouler les produits français, verraient sur les lieux mêmes la nature et la qualité des marchandises qui conviennent le mieux aux goûts et aux habitudes des indigènes. Ces agents devraient avoir non seulement des appointements fixes, mais encore une commission sur les affaires qu'ils traiteraient ; ils seraient chargés de la consignation des commandes et ils veilleraient aux paiements réguliers, l'indigène étant plus porté à tromper le

fabricant absent que le créancier présent; de plus, ils surveilleraient les risques en s'informant constamment de la moralité si changeante du client oriental,

Etant donné que le manque de numéraire rend le crédit indispensable, — sans celui-ci les affaires dans ces pays seraient impossibles, — on comprendra mieux la nécessité pour les fabricants français d'avoir ici un agent européen rétribué, plusieurs fabriques, surtout celles qui ne produisent pas le même genre d'articles, pourraient s'entendre pour avoir un seul agent, ce qui serait une très grande économie, au lieu de passer par plusieurs intermédiaires; leur marchandise serait ainsi vendue directement au consommateur ou au débitant indigène. Non seulement la différence de prix, par suite de la suppression de l'intermédiaire qui double très souvent le prix d'achat primitif, rendrait la consommation plus grande et les affaires plus suivies, mais aussi chaque fabrique pourrait ainsi se faire mieux connaître par le consommateur en se mettant en contact direct avec lui au lieu de se servir de plusieurs intermédiaires de Smyrne, de Constantinople ou d'Alexandrie, ce qui fait que la véritable provenance de l'article reste la plupart du temps inconnue, l'intermédiaire ayant intérêt à la cacher. Les commis-voyageurs rendent d'immenses services au commerce allemand, autrichien, anglais, belge; le voyageur de commerce français est presque inconnu dans ces parages.

EXPORTATION.

Les produits exportés de Mersina pendant la même année ont atteint, en valeur, la somme de 14,215,362 fr., et en poids, 39,372,620 kilog. En 1901, l'exportation s'élevait à 13,723,450 fr. et à 43,130,000 kilog.; il existe donc pour l'année 1902 une différence, en plus, de 491,912 fr. et, en moins, de 3,757,380 kilog. Cette différence de poids en moins est relative à l'exportation des céréales dont la récolte a été plus faible en 1902, mais de meilleure qualité.

Les divers pays se partagent les exportations de la manière suivante :

	Francs.	Kilogrammes.
Allemagne	430.000	1.561.101
Angleterre	600.140	3.538.692
Autriche	1.680.570	2.265.026
Belgique	143.138	1.744.519
Bulgarie	212.000	477.690
Egypte	961.000	3.780.420
Espagne	197.985	215.200
France	1.384.057	2.849.140
Grèce	365.210	637.150
Italie	1.035.162	3.618.117
Roumanie	95.140	176.700
Russie	940.550	2.252.840
Turquie	6.045.260	15.919.085
Chypre	125.150	328.980

Si, dans les importations, la France n'occupe que le neuvième rang, elle tient la troisième place dans les exportations. Le tableau ci-après indique les produits demandés par la France :

Articles.	Kilogrammes.	Francs.
Avoine	851.400	85.140
Blé	130.300	19.500
Orge	2.300	230
Ivraie	12.000	960
Coton	136.400	125.120
Gomme adragante	16.500	49.500
Graine jaune	61.300	21.455
Sésame	829.500	340.095
Graine de lin	67.500	18.900
— coton	24.550	1.964
— pavot	21.350	14.945
Lentilles et pois chiches	45.700	8.236
Caroubes	135.000	11.137
Noyaux d'abricots	45.000	27.900
Raisins secs	19.250	4.235
Cocons de soie	2.455	19.640
Laine	183.000	164.700
Tiftik (mohair)	5.900	8.850
Chrome	165.500	82.750
Peaux de chèvres	185.000	371.000
Divers	7.900	7.900
Totaux	2.849.140	1.384.057

Les principaux articles exportés dans les divers pays consistent en :

Marchandises.	Kilogrammes.	Francs.
Carroubes	835.000	68.887
Chrome	367.000	159.634
Gomme et déchets	132.313	264.626
Avoine	5.217.850	593.635
Laine	423.400	381.060
Noyaux d'abricots	71.821	44.529
Peaux de chèvres	325.650	651.300
Coton	5.152.430	4.740.400
Cotons filés	266.400	246.450
Beurre	3.700	5.550
Graines jaunes	401.617	140.560
Blé	5.528.360	844.284
Dari et maïs	95.000	9.500
Opium	1.450	1.015
Orge	4.668.400	466.830
Seigle	151.200	196.560
Son	932.100	55.920

Marchandises.	Kilogrammes.	Francs.
Graines de lin	712.450	199.585
Cire jaune	34.121	110.825
Farine	1.618.500	323.700
Victuailles	87.680	43.840
Moutons et chèvres	710.100	355.050
Sésame	7.370.690	3.020.140
Manufactures	20.600	41.200
Boyaux	6.860	10.290
Pâtes alimentaires	32.000	12.800
Raisins secs	42.766	9.408
Tapis	14.105	56.420
Huile de sésame	128.860	103.040
Tabac	36.600	43.920
Tiftik (mohair)	5.900	8.850
Graine de coton	2.518.930	201.520
Goudron et poix	86.400	34.560
Viande salée	62.900	62.900
Divers	283.912	283.912
Lentilles, pois chiches	436.200	78.510
Graines de ricin	35.360	7.425
Pommes sèches	15.910	1.591
Écorces de pin	161.000	16.100
Ivraie	174.530	139.600
Laine filée	45.500	68.250
Effets usagés	10.300	10.300
Oranges et bigarrades	54.770	16.431
Millet	30.150	2.713
Tortues	37.500	1.500
Barils vides	3.030	1.212
Huile d'olive	350	2.205
Graine de pavôt	21.350	14.945
Cocons de soie	5.075	40.600
Albumine et jaunes d'œufs	1.140	5.130
Bulbes de fleurs	650	16.250
Totaux	39.372.620	14.215.362

Les quantités, en kilogrammes, de ces articles se répartissent entre les divers pays comme suit :

Allemagne. — Gomme adragante, 634 ; avoine, 672,600 ; noyaux d'abricots, 8,421 ; graine jaune, 15,450 ; orge, 316,000 ; seigle, 142,000 ; son, 301,500 ; graine de lin, 98,000 ; cire jaune, 14,246 ; bulbes de fleurs, 250.

Angleterre. — Chrome, 202,000 ; gomme adragante, 2,100 ; avoine, 300,000 ; noyaux d'abricots, 17,600 ; graine jaune, 280,550 ; daris et maïs, 56,100 ; opium, 1,450 ; graine de lin, 157,000 ; tapis, 500 ; graine de coton, 2,173,680 ; divers, 452 ; lentilles, pois chiches, 220,000 ; ivraie, 4,400 ; oranges et bigar-

rades, 54,770 ; millet, 30,150 ; tortues, 37,500; bulbes de fleurs 400.

Autriche. — Gomme adragante, 7,800; avoine, 23,250 ; peaux de chèvres, 2,350 ; coton, 1,480,500 ; graine jaune,4,700 ; son, 208,200 ; graine de lin, 136,000 ; cire jaune, 8,600 ; sésame, 356,000 ; boyaux, 5,460; raisins secs, 3,216; graine de ricin, 22,000 ; pommes sèches, 6,950.

Belgique. — Gomme adragante, 6,179; avoine, 725,500 ; graine jaune, 23,940; blé, 134,000; orge, 854,700.

Bulgarie. — Coton, 17,380; cire jaune, 1,800; victuaille, 2,400; sésame, 451,150; huile de sésame, 1,310; divers, 3,650.

Egypte. — Avoine, 250,400 ; noyaux d'abricots, 230; peaux de chèvres, 12,700, blé, 117,700; orge, 2,512,100; son, 17,500; graine de lin, 224,000; farine, 42,500; victuaille, 39,330; sésame, 164,250; tapis, 2,600 ; huile de sésame, 66,450 ; graine de coton, 69,500; goudron et poix, 23,400; viande salée, 55,300; divers, 43,400; lentilles, pois chiches, 54,760; graine de ricin, 700; écorces de pin, 67,600; ivraie, 16,000.

Espagne. — Coton, 215,200.

Grèce. — Carroube, 400,000; coton, 190,500; graine de lin, 13,400; victuaille, 500; sésame, 32,000; viande salée, 400; divers, 350.

Italie. — Carroube, 300; gomme adragante, 7,500; avoine, 2,313,600; coton, 782,650; graine jaune, 1,277; blé, 7,060; graine de lin, 4,350; cire jaune, 2,260; sésame, 166,800; divers, 3,800; lentilles, pois chiches, 18,500; graine de ricin, 1,360; pommes sèches, 8,960.

Roumanie. — Coton, 14,100; sésame, 162,600.

Russie. — Gomme adragante, 200; coton, 5,000; graine jaune, 3,200; sésame, 2,163,440; écorce de pin, 79,200.

Turquie. — Gomme adragante, 91,400; avoine, 81,100; laine, 240,400; noyaux d'abricots, 170; peaux de chèvres, 124,300; coton, 2,310,700; coton filé, 258,500; beurre, 3,700; graine jaune, 11,200; blé, 5,117,500; daris et maïs, 38,900; orge, 983,300; seigle, 9,200; son, 348,700; graine de lin, 12,200; cire jaune, 2,650; farine, 1,500,200; victuaille, 43,700; moutons et chèvres, 710,100; sésame, 3,028,430; manufacture, 20,600; boyaux, 1,400; pâtes alimentaires, 31,400; raisin sec, 20,300, tapis, 9,875; huile de sésame, 59,900; tabac, 36,600; tiftik 5,900; graine de coton, 211,600; goudron et poix, 62,700; viande salée, 6,860; divers, 219,000; lentilles, pois chiches, 87,000; graine de ricin, 11,300; écorce de pin, 14,200; ivraie, 142,130; laine filée, 45,500; effets usagés, 10,300; huile d'olive, 3,150; cocons de soie, 2,620.

Chypre. — Peaux de chèvres, 400; coton filé, 7,900; blé, 121,800; son, 56,200; farine, 75,800; victuaille, 1,650; sésame, 4,500; pâtes alimentaires, 600; huile de sésame, 1,200; graine de coton, 39,600; goudron et poix, 300; viande salée, 340; divers, 5,360; lentilles, pois chiches, 10,300; barils vides, 3,030.

Les principaux produits exportés de cette contrée sont les blés, orges, avoines, cotons, cotons filés, sésames, graines de coton, gomme adragante, laine; notamment les blés, les orges les sésames, et les cotons, constituent la richesse du pays, richesse voisine de la misère lorsque les récoltes ne sont pas favorisées par le temps. Il serait donc nécessaire de présenter quelques observations particulières à chacun de ces produits du sol si riche de la Caramanie.

Observations générales. — Mersina est le débouché le plus important, sinon le seul, de la province d'Adana, et c'est aussi par ce port que s'effectue le commerce d'importation et d'exportation d'une partie de l'Anatolie, notamment des districts de Césarée, Nigdé, New-Chéïr, Ak-Séraï; toutefois, il serait impossible de répartir ou de fixer les valeurs revenant à chacun de ces pays qui n'ont pas tous les mêmes productions, il est vrai, mais qui tous consomment les mêmes articles. Ainsi le blé du pays même est dur et rouge; c'est le blé dit de « Caramanie »; le blé des districts d'Anatolie est blanc et tendre, mais les statistiques n'indiquent pas séparément la quantité de l'un et de l'autre, de même qu'il serait bien difficile de dire combien de sucre est consommé dans la province d'Adana et combien il en est expédié à l'intérieur.

Il serait également téméraire de vouloir chercher à fixer des chiffres précis dans les exportations aussi bien que dans les importations revenant à chaque pays : ainsi, la plus grande partie des sésames envoyés à Constantinople a été réexpédiée en Roumanie, en Bulgarie et en Russie, comme aussi la plupart des avoines et orges expédiées soi-disant en Angleterre étaient destinées à Hambourg et à Anvers. Les trois quarts des cotons indiqués sur les tableaux comme expédiés en Turquie ont été achetés par le marché de Smyrne en transit pour l'Europe. De même pour les laines et la gomme adragante; Smyrne et Constantinople, dépourvues d'industries, ne sauraient qu'en faire.

Observations sur les principaux articles d'exportation.

Blés. — Il a été dit plus haut que Mersina exportait deux sortes de blé : le blé rouge Caramanie et les blés blancs d'Anatolie, dur et tendre Angora.

Le blé rouge est le produit exclusif de la plaine d'Adana, l'ancienne Cilicie; c'est un grain spécial à ce pays, le blé tendre Angora, semé dans cette terre, devient rouge et dur. Le blé rouge est très lourd, donne beaucoup de semoule et de farine

et il est très apprécié par les minotiers de Smyrne qui sont, d'ailleurs, seuls acheteurs de ces blés. Depuis plusieurs années depuis la grande baisse des blés, l'Europe ne demande plus cette qualité parce qu'elle n'est jamais bien propre et qu'elle contient toujours de 10 à 15 0/0 de matières étrangères. La province d'Adana produit en moyenne 2,000,000 de kilog. de Constantinople; cette mesure correspond à peu près au boisseau. A cause du climat qui est plutôt humide, et à cause de son poids lui-même, le blé rouge ne doit pas rester longtemps en vrac au dépôt: il est vite charançonné; les indigènes emmagasinent le blé rouge destiné à la consommation locale dans des souterrains étanches.

Les blés tendres et durs d'Angora sont transportés par chameaux, 50,000 kilés par an. Les bonnes qualités surtout sont recherchées ici par ce qu'elles sont demandées par les Syriens et les Libanais qui les payent cher. De sorte que, malgré le chemin de fer d'Anatolie, Mersina continue à attirer une grande quantité de blés de l'intérieur. On vend le blé au kilé qui pèse de 23 à 26 ocques; on l'expédie en vrac par petits voiliers ou en doubles sacs de 3 kilés 1/2 chacun.

Orges. — Les orges exportées sont de production locale; elles sont jaunes et tendres, sauf une petite partie récoltée sur les coteaux du Taurus dont la qualité est blanche et dure. L'orge du pays ne sert qu'à la nourriture des chevaux, c'est pourquoi elle est expédiée principalement à Constantinople et à Alexandrie; une grande quantité est également consommée par les chevaux du pays même. Les indigènes la mèlent aussi au blé dans une proportion de 40 0/0; c'est le « mihtam » qui sert à préparer la farine dont se nourrit le paysan des montagnes principalement. L'orge du pays n'est pas brassable; quelques lots envoyés à Anvers et à Hambourg sont mèlés aux bonnes qualités.

L'orge est très précoce dans cette contrée et on en trouve de la nouvelle chaque année dès la fin avril.

L'Anatolie produit une qualité d'orge excellente; elle est d'ailleurs connue, puisqu'une partie, celle des contrées desservies par le chemin de fer, est expédiée à Smyrne; elle est très recherchée par les brasseurs, mais on n'en cultive qu'une faible quantité, parce que les frais de transport par chameaux sont de 2 fr. par kilé, ce qui double le prix de la marchandise.

L'orge se vend aussi au kilé contenant de 17 à 18 ocques; on doit toujours la cribler avant de l'expédier, car elle contient beaucoup de terre et d'autres matières étrangères.

Avoines. — C'est un article qu'on cultive très irrégulièrement et qu'on soigne très peu dans cette province; aussi les avoines de ce pays sont-elles de qualité très inégale; il y a des avoines très lourdes, bien remplies, pesant jusqu'à 17 ocques le kilé et contenant 5 0/0 de matières étrangères, et il y a des avoines faibles, mais qui ne le paraissent pas à première vue,

pesant de 10 à 11 ocques le kilé et contenant jusqu'à 15 et 20 0/0 de matières étrangères, surtout beaucoup de paille. C'est pourquoi les grands achats se font toujours à l'ocque, pour éviter les surprises et on fixe une base d'expertise qui est ordinairement de 5 0/0.

Il y a peu d'années encore, Marseille était le seul acheteur des avoines de ce pays ; maintenant l'Italie offre de meilleures conditions d'achat et c'est aux marchés italiens qu'on s'adresse plus volontiers pour placer cette marchandise. Trieste également achète des lots assez importants qui sont expédiés par des voiliers ; quelques lots sont aussi demandés par Hambourg et Anvers qui les reçoivent par les vapeurs de la « Deutsche Levante Linie » ou de la Compagnie anglaise « Prince Line ».

On ne consomme point d'avoine dans le pays.

Cotons. — Malgré qu'il soit placé dans la zone tempérée, le pays de Cilicie produit aussi du coton et il pourrait en produire, sans exagération, cent fois plus. La récolte de coton est toujours relativement faible, car la pluie ne tombe jamais pour cette culture ; elle est abondante en hiver, insuffisante au printemps, nulle en été. Cependant, trois grandes rivières traversent la plaine du Nord au Sud et, avec un peu de bonne volonté, on pourrait irriguer complètement les terres, surtout les champs de coton qui, arrosés à temps, donneraient des récoltes merveilleuses ; mais ces eaux abondantes qui seraient une source de richesses ailleurs, sont absolument inutilisées. C'est ainsi que le pays ne produit, dans les bonnes années, que 30 à 40,000 balles et de 10 à 15,000 balles dans les mauvaises années.

Une balle de coton pressé pèse de 150 à 200 kilog. La qualité du coton du Taurus est toujours supérieure à celle d'Adana ; elle est plus blanche et plus résistante.

Les achats de coton se traitent principalement à Adana et à Tarsous ; il se vend au marché par batman de 4 ocques. Le coton est dépiqué à la main par les classes pauvres de Tarsons et d'Adana, dont cette occupation constitue en hiver la seule ressource ; aussi la misère est-elle grande lorsque la récolte de coton n'est pas bonne ; il est égrainé dans les fabriques d'égrainage qui sont au nombre de dix à Adana, mues par la vapeur, et de quatre à Tarsous, mues par la rivière Cydnus, qui traverse la ville.

Le coton est transporté à Mersina par le chemin de fer. Les achats se font par offre ferme bord Mersina.

Cotons filés. — L'industrie du coton, l'industrie première qui consiste à filer simplement le coton, est assez avancée dans ce pays ; il existe des filatures importantes, une à Tarsous même, produisant de 5 à 6,000 paquets de fil de coton de 4 kilog. chacun, par jour, et une à Adana, fournissant de 7 à 8,000 paquets. Ces deux filatures ne parviennent pas à exécuter les

nombreuses commandes qu'elles reçoivent; elles sont très prospères ; les propriétaires de la filature d'Adana essaient maintenant de tisser des toiles à voiles et la toile américaine dite « Cabot ».

Le cotons filés de ces fabriques vont tous en Turquie pour servir au tissage des toiles grossières indigènes.

Sésames. — Ce qui vient d'être dit pour les cotons s'applique également aux sésames; cotons et sésames sont ce qu'on appelle les « produits d'été » et sont même cultivés ensemble, c'est-à-dire que souvent le même champ est ensemencé de coton et de sésame. Ce système présente évidemment des inconvénients car, outre le tort que ces deux plantes se font mutuellement, on abîme une grande quantité d'arbustes de coton au moment de la récolte, plus précoce, de sésame ; mais les cultivateurs de ce pays croient, à tort, que si la récolte de l'un ne réussit pas, celle de l'autre réussira ; c'est une erreur car ces deux produits exigent la même culture et les mêmes conditions climatériques : là où pousse le coton poussera le sésame ; si la graine de l'un ne lève pas, la graine de l'autre ne lèvera également pas. Il faut donc répéter que si la plaine était arrosée, le pays produirait, de même que pour le coton, cent fois plus de sésame qu'il n'en donne actuellement : le maximum d'une bonne récolte peut être évalué à 10,000,000 de kilogrammes et d'une moyenne à 4 ou 5,000,000 de kilogrammes.

La qualité des sésames de la province d'Adana est très bonne et très appréciée par les fabriques européennes, soit pour la fabrication de l'huile de sésame, soit pour la préparation de produits pharmaceutiques.

Ces sésames ne contiennent pas, ordinairement, plus de 3 0/0 de matières étrangères.

Il se consomme sur place une grande quantité de sésame employé surtout à la préparation d'une sorte de mélasse indigène dite « tahin », et à celle du halva, espèce de nougat fait avec le tahin et le sucre. La Russie, la Roumanie et la Bulgarie consomment une très grande quantité de tahin et de halva dont se nourrissent les classes moyenne et pauvre, en temps de carême principalement.

Les sésames de la récolte de l'année 1902 ont été vendus à des prix élevés et soutenus ; en juin, ils valaient 43 fr. les 100 kilog., plus tard ils ont monté à 98 et ont atteint 107 paras l'ocque (1,250 grammes) la livre turque courante à 124 piastres. La récolte ayant manqué en Roumélie et en Bulgarie, c'est à Constantinople, Dédéagh, Port-Lagos, Salonique, Varna et Bourgas que la plus grande partie des sésames de la Cilicie ont été expédiés.

Graine de coton. — La graine de coton est principalement demandée par l'Angleterre qui a importé cette année de ce pays plus de 2,000,000 de kilogrammes, mais la plus grande quantité

est consommée sur place, servant uniquement à la nourriture des bestiaux domestiques, car le gouvernement ottoman a prohibé dans tout l'Empire l'extraction, ainsi que l'importation de l'huile de graines de coton.

Gomme adragante. — C'est une plante sauvage épineuse aux tiges, près des racines, de laquelle on fait des entailles, qui produit la gomme adragante qui est employée dans la préparation des produits pharmaceutiques et dont on se sert également pour empeser les toiles et les étoffes de qualité inférieure.

Cette plante pousse principalement dans les hautes montagnes du Taurus; ses produits, exportés de Mersina, viennent presque exclusivement de Césarée et de Nigdé.

En moyenne, il passe en transit par Mersina, par an, environ 200,000 kilog. de gomme adragante; le reste de la production des contrées précitées, soit 150,000 à 200,000 kilog., prend la voie de Constantinople par la voie du chemin de fer d'Anatolie.

Les qualités de la gomme adragante sont très variées, d'où un très grand écart dans les prix qui oscillent entre 5 et 16 piastres l'ocque. Ces prix prouvent la difficulté de distinguer la bonne qualité, et c'est presque une science dans le commerce des gommes.

Les qualités extra sont exportées en caisses de 100 kilog., emballage solide; les secondaires sont logées dans des doubles sacs. Le transport de l'intérieur se fait par chameaux dans des sacs en feutre ou en toile goudronnée et cirée, car cette marchandise est promptement détériorée par l'humidité.

La gomme adragante exportée de Mersina va principalement à Hambourg, Trieste, Marseille et en Amérique; ce pays achète surtout les qualités extra, en sorte de pétales blanches et minces.

La France achète annuellement environ 40,000 kilog. de gomme adragante de première et deuxième qualité.

Laines. — Mersina exporte deux sortes de laines : les laines blanches d'Adana et les laines jaunes d'Anatolie. Cette province fournit à peu près 200,000 kilog. de laines blanches propres expédiées entièrement à Marseille. Les laines jaunes d'Anatolie, dont la production s'élève au même chiffre environ, passent en transit à Smyrne et à Constantinople où elles sont nettoyées et réexpédiées en Amérique et en Angleterre.

La laine d'Adana se vend de 10 à 12 fr. plus cher que la laine d'Anatolie; la saison des opérations est le mois de mai.

Sériciculture. — L'élève des vers à soie est ici très limitée; dans une bonne année, l'exportation atteint tout au plus à 15,000 kilog. de cocons secs dont la plus grande partie est envoyée à Marseille. Cette année a été particulièrement mauvaise.

Fret pour Marseille de ces principaux articles d'exportation. (Par tonne.)

Cotons, 25 à 30 fr.

Chrome, 10 fr. (pour l'Allemagne et la Hollande, 16 à 18 fr.).

Sésames, 10 à 13 fr. (pour l'Allemagne, 18 fr.).

Céréales, 8 à 12 fr. (pour l'Allemagne, 14 à 17 fr.).

Laines, de 25 à 40 fr.

Cuirs et peaux, de 20 à 35 fr.

Gomme adragante et cire jaune, 30 à 40 fr. (pour l'Allemagne, 45 fr.).

Carroubes, 12 fr.

Cocons de soie, 140 fr.

A ces prix il faut ajouter celui de 6 fr. par tonne pour droits de débarquement à Marseille, ce qui grève sensiblement la marchandise.

Mouvement maritime du port de Mersina pendant l'année 1902.

Pavillons.	Entrée. Vapeurs. Nombre.	Entrée. Vapeurs. Tonnage.	Entrée. Voiliers et caboteurs. Nombre.	Entrée. Voiliers et caboteurs. Tonnage.	Entrée. Total du tonnage par pavillon.	Entrée et sortie réunies. Vapeurs. Nombre.	Entrée et sortie réunies. Vapeurs. Tonnage.	Entrée et sortie réunies. Voiliers et caboteurs. Nombre.	Entrée et sortie réunies. Voiliers et caboteurs. Tonnage.	Entrée et sortie réunies. Total général du tonnage par pavillon.
Anglais	106	94.398	»	»	94.398	212	188.796	»	»	188.796
Allemand	17	22.111	»	»	22.111	34	44.222	»	»	44.222
Autrichien	83	108.062	»	»	108.062	166	216.124	»	»	216.124
Belge	1	1.504	»	»	1.504	2	3.008	»	»	3.008
Espagnol	4	4.180	»	»	4.180	8	8.360	»	»	8.360
Français	24	47.375	»	»	47.375	48	94.750	»	»	94.750
Hellène	15	5.796	7	1.706	7.502	30	11.592	14	3.412	15.004
Italien	21	31.160	2	469	31.629	42	62.320	4	938	63.258
Ottoman	47	32.800	780	12.865	45.665	94	65.600	1.560	25.730	91.330
Russe	26	37.073	»	»	37.073	52	74.146	»	»	74.146
Samien	»	»	2	204	204	»	»	4	408	408
Jérusalémitain	»	»	1	41	41	»	»	2	82	82
	344	384.459	792	15.285	399.744	688	768.918	1.584	30.570	799.488

Les compagnies de navigation à vapeur qui portent ces divers pavillons sont :

Pour l'Angleterre : la Prince Line, la Khedivial Mail et Cie, la Bell's Asia Minor ;

Pour l'Allemagne : la Deutsche Levante Linie ;

Pour l'Autriche : le Lloyd Austro-Hongrois ;

Pour la France : la Compagnie des Messageries Maritimes ;

Pour la Grèce : Pantaléon, Elli ;

Pour l'Italie : Florio Rubattino, Cappelino ;

Pour la Russie : Compagnie Russe de navigation à vapeur et de commerce ;

Pour la Turquie : Mahsoussé, Hadji Daoud.

Il résulte du tableau ci-dessus que le pavillon français n'a paru seulement que vingt-quatre fois à Mersina pendant l'année 1902, représenté uniquement par la Compagnie des Messageries maritimes ; toutefois, cette compagnie elle-même, en raison des mesures quarantenaires imposées aux provenances de l'Égypte, a diminué de moitié le nombre de ses apparitions dans ce port en supprimant complètement la ligne bi-mensuelle Alexandrie-Beyrouth-Mersina. Cet abandon est d'autant plus regrettable qu'il a permis à la Compagnie anglaise « Prince-Line » de créer une nouvelle ligne entre les différents ports de la Syrie et Marseille.

Il est également à remarquer et à regretter que d'autres compagnies francaises, telles que Cyp. Fabre, Caillol et St-Pierre, de Marseille, qui fréquentaient jadis ce port, n'y font plus aucune apparition.

La Khedivial Mail Compagnie, le Lloyd Austro-Hongrois qui, malgré les quarantaines, n'ont jamais suspendu leur service dans ce port, font de brillantes affaires, au point qu'ils sont parfois obligés de refuser des marchandises.

Chemin de fer.

Mersina est reliée à Adana par une ligne de chemin de fer à voie normale de 67 kilomètres que traverse un centre important de production et de commerce, Tarsous. Les recettes de cette administration subissent naturellement les variations qui se produisent suivant l'abondance des récoltes, le transport des céréales et des produits d'été constituant le principal revenu de la Société. Il y a lieu également de faire observer qu'une sensible partie des produits du pays sont transportés à Mersina, de Tarsous notamment, par chameaux et par charettes, et par barques à voiles qui vont prendre la marchandise le long des fleuves d'Adana et de Tarsous.

Le tableau ci-après donne les quantités et le genre de marchandises transportés par chemin de fer :

Désignation des articles.	Importations.	Exportations.	Totaux.
		(Tonnes.)	
Avoine	»	1.694	1.694
Blé	399	3.176	3.575
Petmez	7	69	76
Beurre, fromage	34	44	78
Bois	60	234	294
Café, sucre	1.353	8	1.361
Chiffons	»	78	78
Colza (coton non égrainé)	109	57	166
Coton filé	4	423	427
Coton pressé	10	5.132	5.142
Coton non pressé	9	341	350
Cotonnades	8	2	10
Canevas, cordes	606	32	638
Cocons	2	29	31
Cire, gomme	»	19	19
Charbon	2.965	5	2.970
Divers	1.255	637	1.892
Denrées alimentaires	200	12	212
Fruits, légumes	490	375	865
Farine	208	4.253	4.461
Graines de coton	13	3.973	3.986
Graines diverses	»	583	583
Henné	228	16	244
Laines	1	185	186
Métaux	490	18	508
Machines	180	38	218
Manufactures	582	112	694
Oranges	39	53	92
Orge	56	2.252	2.308
Peaux, cuirs	124	166	290
Pierres, chaux	460	87	547
Pétrole	662	»	662
Quincaillerie, papier	205	5	210
Riz, sel	574	8	582
Son	»	965	965
Sésame	1	5.475	5.476
Tabac	196	107	303
Sacs vides		60	60
Totaux	11.530	30.723	42.253

Mouvement de l'estacade de la Compagnie du chemin de fer. — Importation : 3,870 tonnes ; Exportation : 19,077 tonnes.

Recettes effectuées pendant l'année 1902.

1re classe	3.451 voyageurs.	40.199 piastres-or.
2e —	8.904 —	84.382 —
3e —	84.836 —	512.082 —
Totaux. . .	97.231 voyageurs.	636.663 piastres-or.

Recettes diverses.

Transport des marchandises et excédents . .	piastres-or	1.396.964
Suppléments (voyageurs).	—	2.006
Abonnements —	—	13.700
Trains spéciaux.	—	1.776
Bagages et excédents	—	36.336
C. C. Voitures	—	4.999
Total	piastres-or	1.455.781
Recettes des voyageurs. . . .	—	636.663
Total général des recettes . .	piastres-or	2.092.444

Rappel des trois années précédentes: 1899, 2,584,655 piastres-or; 1900, 2,369,696 piastres-or; 1901, 2,130,526 piastres-or; 1902, 2,092,444 piastres-or.

Des chiffres ci-dessus on peut constater une diminution sensible des recettes pendant l'année 1902. Cette diminution a pour cause le manque des récoltes des céréales, des cotons et sésames durant cette année.

Alphonse Guillois,

Consul de France, Chargé du Vice-Consulat.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 10 DÉCEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 290

ÉGYPTE

Commerce extérieur de l'Égypte en 1902.

VENTE AU NUMÉRO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e)

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix
270.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Terre-Neuve) : Mouvement commercial de la colonie de Terre-Neuve pendant l'année 1901-1902. . .	» 20
271.	—	**Angleterre** Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France.	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902 . .	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902.	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation.	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902.	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.	» 30
287.	—	**Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales. . . .	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie** : Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902.	» 20
289.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902.	» 20

ÉGYPTE

Commerce extérieur de l'Egypte en 1902.

Le Caire... Le total des importations et des exportations de l'Égypte, en 1902, a été de 882,952,850 fr. contre 854,561,916 fr. en 1901.

En comparant ce mouvement à celui de 1901, on observe que, au cours de cette dernière année, les importations, tout en demeurant inférieures aux exportations d'une somme de 12,613,900 fr., avaient augmenté dans des proportions très sensibles, et que la part prise par la France à cet accroissement était représentée par le chiffre de 1,224,410 fr. En 1902, on a constaté, au contraire, un relèvement des exportations égyptiennes, la différence en faveur de l'exercice écoulé étant de 49,059,790 fr., tandis que les expéditions de marchandises de l'étranger (non compris le tabac) ont fléchi de 11,392,342 fr. La diminution des envois français a été de 1,137,968 fr.

Cette décroissance proviendrait en partie du fait que notre importation a perdu, pendant le mois de décembre, l'avance qu'elle avait conquise jusqu'à fin novembre 1902 sur l'exercice précédent.

En revanche, les exportations d'Égypte en France ont monté de 3,093,428 fr. et le mouvement général des affaires entre la France et l'Égypte (y compris la réexportation, le transit et les tabacs, ceux-ci pour un chiffre très faible) a progressé de 2 millions 450,474 fr. (71,721,550 fr. en 1902 contre 69,271,176 fr. en 1901.)

Les catégories qui donnent lieu aux importations les plus considérables sont tout d'abord les produits de l'industrie textile, les bois et les charbons, les métaux et ouvrages en métal, les céréales, légumes, farines, les articles divers (comprenant la mercerie, la quincaillerie, etc.), puis les spiritueux, boissons, huiles, les animaux et les produits alimentaires d'animaux. Cette dernière catégorie est en augmentation.

Dans ces articles, la France, bien qu'étant représentée par des chiffres importants, n'arrive qu'après d'autres nations. C'est ainsi que, pour les céréales, légumes et farines, elle est précédée par la Turquie ; pour les spiritueux, boissons et huiles, par la Russie ; pour l'industrie textile, par l'Angleterre et aussi par l'Autriche-Hongrie ; pour l'industrie métallurgique, par l'Angleterre, la Belgique et l'Allemagne ; pour les articles divers, par l'Angleterre et par la Turquie.

Le progrès de l'exportation de l'Égypte, en 1902, doit être attribué à la prospérité agricole résultant de la bonne crue du Nil de 1901 et à l'abondance de la récolte du coton.

Mais cette surproduction ayant eu pour résultat une baisse considérable des prix, les consommateurs dont les principales ressources proviennent de l'agriculture, ont dû limiter leurs dépenses, et cette circonstance explique la baisse de l'importation.

Par ordre d'importance, les nations qui ont pris la plus grande part au commerce égyptien se classent ainsi :

Angleterre	406.016.104	francs.
France et Algérie	75.721.450	—
Turquie	63.514.356	—
Russie	52.975.962	—
Allemagne	50.504.584	—
Autriche-Hongrie	50.080.342	—
Italie	38.613.458	—
Amérique	36.232.196	—
Possessions anglaises de l'Extrême-Orient	24.934.026	—
Suisse	17.002.362	—
Belgique	15.664.163	—
Espagne	11.881.932	—
Chine et Extrême-Orient	8.419.398	—
Suède	6.619.730	—
Grèce	5.676.424	—
Possessions anglaises de la Méditerranée	3.110.718	—

Le commerce spécial d'importation présente les chiffres suivants :

Angleterre	141.625.016	francs.
Turquie	53.147.640	—
France et Algérie	35.388.912	—
Autriche-Hongrie	30.445.038	—
Possessions anglaises de l'Extrême-Orient	19.616.324	—
Italie	20.983.794	—
Russie	14.376.206	—
Allemagne	15.098.244	—
Belgique	12.253.618	—
Amérique	5.103.846	—
Suède	6.426.966	—
Grèce	5.451.082	—
Chine et Extrême-Orient	3.044.496	—
Possessions anglaises de la Méditerranée	2.741.518	—

Les principales nations dont le commerce d'importation est en augmentation sur l'année précédente se classent ainsi :

Autriche-Hongrie	3.113.890	francs.
Grèce	1.367.132	—
Allemagne	1.300.676	—
Suède	514.280	—
Italie	127.738	—

Tous les autres pays marquent une diminution :

Turquie	5.259.072	francs.
Angleterre	3.155.958	—
Amérique	3.089.294	—
Possessions anglaises d'Extrême-Orient	2.287.584	—
Russie	1.544.816	—
France, Algérie	1.178.242	—
Belgique	714.350	—
Possessions anglaises de la Méditerrannée	656.734	—
Chine, Extrême-Orient	553.150	—

A l'exportation, les nations dont le commerce est le plus considérable, sont :

Angleterre	239.592.886	francs.
Russie	38.584.780	—
France, Algérie	35.905.558	—
Allemagne	31.039.710	—
Amérique	30.638.140	—
Autriche-Hongrie	18.419.374	—
Italie	16.401.018	—
Suisse	15.471.430	—
Espagne	11.704.576	—
Turquie	8.363.914	—
Chine et Extrême-Orient	4.624.438	—
Belgique	3.185.416	—
Possessions anglaises d'Extrême-Orient	2.207.626	—

A l'exportation les nations dont le commerce est en augmentation, sont par ordre d'importance :

Angleterre	31.231.174	francs.
Allemagne	10.809.240	—
Amérique	4.210.310	—
France, Algérie	3.079.908	—
Italie	2.205.086	—
Autriche-Hongrie	2.079.818	—
Chine et Extrême-Orient	1.634.880	—
Belgique	1.026.532	—
Turquie	231.400	—
Suisse	174.798	—

Trois autres principaux pays voient leur commerce décroître dans les proportions suivantes :

Russie	6.738.524	francs.
Possessions anglaises d'Extrême-Orient	462.202	—
Espagne	121.160	—

Part que prennent à ce commerce les nations les plus importantes, et articles qui peuvent le plus intéresser nos négociants par le chiffre d'affaires, auquel ces articles donnent lieu de leur part ; les concurrences qu'ils rencontrent, ou les progrès qu'ils peuvent réaliser :

Grande-Bretagne. — Ainsi que nous l'avons vu, le

commerce d'importation de l'Angleterre en Egypte est en diminution de 3,155,958 fr. Cette diminution est notable surtout pour la houille, les machines et parties de machine ; on observe aussi une baisse dans la branche d'importation la plus considérable, celle des tissus de coton (56,948,450 fr. en 1902 contre 57,547,100 en 1901) ; il en est de même pour d'autres articles fournis en grande quantité par l'Angleterre ; les fils de coton, les tissus de lin et de chanvre, la lingerie confectionnée et la bonneterie, la mercerie, la quincaillerie et les articles de bureau, la bière, les confitures et conserves en sucre, les huiles de graines grasses, les denrées coloniales, les produits chimiques, les ciments, le cuivre, le plomb, l'étain, les caractères pour imprimerie, l'or et l'argent en lingots, les objets d'or et d'argent.

Il y a augmentation, au contraire, dans les importations de fils de laine, de lin, etc., des tissus de laine, de soie et tissus mêlés ; du fer, de l'acier travaillé, de l'alcool pur et des liqueurs, des charrettes, voitures et embarcations en bois, des peaux et des malles en peau ; des conserves alimentaires, des graisses, de diverses matières colorantes, de la parfumerie et du savon parfumé ; des cordages et câbles, des ustensiles et instruments en fer, des wagons pour chemins de fer et tramways, des instruments de mathématiques et appareils électriques

L'Angleterre est le principal fournisseur des articles suivants :

Tissus de coton ; fils de coton ; velours et peluches en soie et coton ; tapis, couvertures et châles de laine ; tissus de lin et chanvre ; fils de laine, de lin, etc. ; tissus de laine, de soie et tissus mêlés ; tulles, gazes, mousselines ; dentelles et rubans ; cordages et câbles ; lingerie confectionnée ; bonneterie ; divers autres articles des industries textiles ; métaux et ouvrages en métal ; instruments de mathématiques et appareils électriques.

A l'exportation, l'augmentation constatée dans le commerce anglo-égyptien tient presque uniquement à la hausse de la valeur du coton.

Les exportations de ce produit s'élèvent à 172,794,850 fr. en 1902, contre 143,240,703 fr. en 1901. Quant à la valeur des graines de coton, elle a monté de 46,383,688 fr. à 46,942,532 fr.

Après ces deux articles, ceux qui donnent lieu au plus gros chiffre d'affaires avec l'Angleterre sont : les œufs, les cailles, le maïs (654,784 fr. en 1902 contre 42,586 fr. en 1901), l'orge (867,542 fr. contre 291,200 fr.), les fèves sèches, les tourteaux, les oignons, le sucre de canne et la gomme arabique.

Possessions anglaises d'Extrême-Orient. — Le commerce d'importation de ces régions en Egypte a diminué . il passe de 22,943,908 fr. en 1901 à 20,056,324 fr. en 1902. Ces chiffres portent principalement sur le riz (7,121,842 fr. en 1902 contre 8,350,082 fr. en 1901), le sésame, les épices, le café, diverses autres denrées coloniales, l'indigo naturel et artificiel

(4,186,104 fr. en 1902 contre 5,859,958 fr. en 1901); on observe une plus-value dans l'importation des fils de coton, des sacs vides (8,732,412 fr. à 5,078,970 fr.), de l'encens et d'autres parfums, des racines, écorces, feuilles, fleurs médicinales.

L'exportation égyptienne vers ces pays tombe de 2,791,825 fr. à 2,329,626 fr. Cette diminution porte notamment sur le coton, les sucres et denrées coloniales. Il y a, au contraire, augmentation sur les produits et dépouilles d'animaux, sur les produits chimiques, médicinaux, etc., qui ne figuraient en 1901 que pour des valeurs insignifiantes.

Possessions anglaises de la Méditerranée. — Les importations de ces pays baissent de 3,398,252 fr. à 2,741,518 fr. Elles n'ont d'importance que pour les animaux vivants, les beurres et fromages, les fruits frais et secs, les vins, les ciments, les cigares. Quant à l'orge, il n'en a été importé en 1902 que pour 33,072 fr. au lieu de 683,046 fr. en 1901.

En ce qui concerne l'exportation de l'Egypte vers ces pays' elle est encore peu importante et ne s'est accrue d'une façon un peu sensible que pour les travaux en bois, cannes, joncs et pailles, etc., les huiles de graines de coton, les sucres de cannes, les arachides (fèves soudanaises), les fèves sèches, le riz. Elle subit une diminution dans les autres articles, notamment les peaux, les céréales, légumes et farines.

Turquie. — Les importations passent de 58,412,536 fr. en 1901 à 53,147,640 fr. seulement en 1902. Ce pays est le principal fournisseur de l'Egypte en animaux vivants, en peaux, en orge, légumes et herbes potagères, fruits frais et secs, huile d'olive, bois de chauffage, charbon de bois, racines, écorces, feuilles, fleurs pour teintures, savon commun, parfumerie, savon parfumé, tabacs et tombacs.

Il importe également pour des valeurs importantes du sésame, du café, des vins, des bois de construction, des tapis, couvertures et châles de laine, de la soie grège et des fils de soie, des tissus de soie et tissus mêlés, de l'or et de l'argent en lingots, des objets d'or et d'argent.

Les exportations d'Egypte en Turquie sont seulement de 8,337,914 fr; elles marquent, d'ailleurs, un progrès sur celles edl'année dernière, où elles ne montaient qu'à 8,294,462 fr. Elles portent principalement sur les peaux, le riz, les arachides (fèves soudanaises), le sucre de cannes, les travaux en bois, cannes, joncs, paille, etc., henné.

Russie. — Les importations de la Russie en Egypte, que le dernier rapport annuel de ce poste signalait comme stationnaires, ont subi une régression de 1901 à 1902, passant de 16,521,022 fr. à 14,376,206 fr. L'Egypte importe surtout du blé, des farines de blé et de maïs, du pétrole, du bois de construction.

A l'exportation, le coton seul représente une valeur considé-

rable : 38,332,424 fr. ; il y a d'ailleurs une baisse sur le commerce très actif auquel donne lieu cet article entre l'Egypte et la Russie; il montait effectivement, en 1901, à 44,833,776 fr.

Autriche-Hongrie. — Ce pays fournit toutes espèces d'articles à l'Égypte; son commerce, qui avait sensiblement progressé de 1900 à 1901 (de 4 millions environ), s'est encore un peu accru (de 9,248,616 fr. à 9,350,666 fr.) pendant l'année dernière.

Les importateurs austro-hongrois approprient leurs marchandises aux besoins et aux goûts de l'Orient, pour lequel sont fabriqués spécialement des articles à bon marché. Dans la branche « habillements et confections », l'Autriche-Hongrie garde la première place et laisse la France bien loin derrière elle ; elle passe de 3,425,812 fr. en 1901 à 3,756,246 fr. en 1902. Le second rang lui appartient pour la fourniture de la bière, dont la plus grande quantité vient encore de la Grande-Bretagne. Des chiffres notables représentent son importation en sucre raffiné (augmentation de 1,227,798 fr. à 2,076,328 fr.), en alcool et liqueurs, en café, en papeterie, en bois de construction, en meubles, en porcelaine et cristaux, en allumettes de tous genres, en tapis couvertures et châles de laine, tissus de laine, de soie, et tissus mêlés, lingerie confectionnée et bonneterie, machines et parties de machines (augmentation de 122,316 fr. à 1,029,652), tandis qu'une forte diminution se produit dans le commerce de ces articles venant d'Angleterre, d'Amérique, de Belgique et de France. Un accroissement très sensible s'est produit aussi dans l'importation des wagons pour chemins de fer et tramways, etc. (de 211,692 fr. à 753,142 fr.), que la France ne fournit pas.

L'Autriche-Hongrie importe encore toutes sortes d'articles, notamment de la mercerie, de la quincaillerie, des articles de bureau, des chapeaux et du tabac.

L'exportation a passé de 16,338,556 à 18,418,374 fr. Elle provient surtout de la plus-value des envois de coton (de 13,694,642 francs à 15,653,820 fr.) et d'huiles de graines de coton (de 115,232 fr. à 556,400 fr.).

Il y a diminution dans le commerce des oignons et dans celui de la gomme arabique, augmentation dans l'exportation des peaux.

Allemagne. — Un nouvel accroissement dans l'activité des importations allemandes en Egypte, s'est manifesté au cours de 1902; elles sont représentées par 15,080,244 fr. au lieu de 13,789,568 fr. L'Allemagne fournit à l'Egypte toutes sortes d'articles manufacturés à bon marché et la même remarque s'applique à son commerce ainsi qu'à celui de l'Autriche-Hongrie.

C'est surtout dans l'importation des produits de l'industrie métallurgique que s'accuse le développement de ses transactions. Fournissant à l'Egypte pour 2,552,628 fr. de fer et d'acier travaillé, pour 1,758,874 fr. (contre 1,184,742 fr. en 1901) de

machines et parties de machines, elle passe au total dans cette catégorie d'articles de 4,614,194 fr. à 5,023,278 fr. tandis que la France subit une régression de 3,506,620 fr. à 3,046,212 fr. venant ainsi au troisième rang après l'Angleterre et la Belgique.

L'Allemagne fournit à l'Egypte de la bière, des charrettes et des voitures et est en progrès de 303,992 fr. à 360,152 fr. pour ces deux articles, tandis qu'en ce qui concerne la seconde de ces rubriques, la France est en diminution très sensible (de 142,372 fr. à 124.488 fr.), des porcelaines et cristaux (ici encore notre commerce se ralentit), des couleurs, des denrées coloniales, de l'indigo artificiel (que la France ne fournit pas), des tissus de coton (augmentation de 586,582 fr. à 1,174,654 fr.),des tissus de laine et soie, de la lingerie et bonneterie (augmentation de 784,514 fr. à 878,462 fr.), de la mercerie, de la quincaillerie, des lampes de tout genre et parties de lampe, que la France importe en quantité moindre.

En résumé, l'Allemagne fournit à l'Egypte pour des sommes importantes, des articles de toutes catégories, sauf celles des animaux et des denrées alimentaires, et marque presque partout un progrès.

Les exportations d'Egypte vers l'Allemagne, qui avaient diminué de 1900 à 1901 ont augmenté durant le dernier exercice dans de grandes proportions, elles montent de 20,230,470 fr. à 31,039,710 fr. Ce progrès est surtout manifeste pour le coton (29,654,430 fr. en 1902 contre 19,287,840 fr. en 1901). Mais il existe aussi pour l'exportation des autres produits d'Egypte (sauf les animaux), notamment la gomme arabique et les marchandises de la catégorie « articles divers ».

Amérique. — Les importations du continent américain accusent une diminution particulièrement manifeste. Elles étaient montées à 8,213,140 fr. en 1901, elles retombent à 5,123,846 fr. en 1902 (au-dessous du chiffre de 1900). Cette baisse porte notamment sur les bois et charbons, le maïs, le pétrole, déjà en baisse au cours de 1901, les machines, les wagons pour chemins de fer et tramways, que les États-Unis fournissaient naguère pour des sommes importantes.

Nous avons indiqué le progrès très sensible réalisé dans la première de ces deux branches industrielles d'importation par l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie et dans la seconde par ces mêmes pays et par l'Angleterre. Diminution encore dans les autres importations notables des États-Unis, houille et bois de construction. Pour ce dernier produit, l'Angleterre a vu croître énormément son commerce; d'autre part celui de l'Italie, de l'Autriche-Hongrie et de la Russie accuse des chiffres plus importants que ceux de l'année précédente. La principale denrée importée de l'Amérique du Sud, le café, monte de 1,892,483 fr. à 2,505,482 fr. Les importations d'animaux vivants et de viandes salées progressent aussi d'une manière sensible.

L'exportation de l'Égypte en Amérique (26,427,830 fr. en 1901 contre 30,638,140 fr. en 1902) a pour éléments principaux le coton et le sucre de canne; le premier de ces produits a été exporté en 1902, pour une valeur de 23,208,692 fr. contre 14,680,250 fr. en 1901, mais le sucre de canne est en forte diminution ainsi que la gomme arabique.

Italie. — Les importations de l'Italie, qui étaient déjà en forte augmentation en 1901, se sont encore accrues l'année dernière; elles montent à 20,983,794 au lieu de 20,856,056 fr. Le progrès a lieu, notamment, dans les branches de la production italienne indiquées ci-après : Les viandes fumées, salées ou conservées (de 921,514 à 987,610 fr.), les vins, les huiles (1,065,454 fr.), le papier et le carton, les bois de construction, les meubles, les marbres et pierres, les tissus mêlés, en progrès sensible (2,062,528 fr.), les cordages et câbles. Tous ces chiffres, afférents à des articles importants, marquent une plus-value très appréciable.

L'Italie envoie en Egypte beaucoup de porcelaines, faïences, verrerie et cristallerie, d'allumettes, de fils de coton (6,770,192 francs), de tissus de coton (2,133,404 fr.), de soie grège et de fils de soie (915,226 fr.), de lingerie et de bonneterie.

Quant aux exportations égyptiennes en Italie, elles s'élèvent de 14,296,932 fr. à 16,401,018, surtout par suite de la hausse de la valeur du coton (15,627,274 fr. contre 13,653,796) et d'envois plus considérables de quelques autres articles, parmi lesquels la gomme arabique.

Belgique. — L'importation de ce pays en Egypte se chiffre par 12,253,618 fr. contre 12,967,968 fr.

Elle consiste notamment en bougies, en chaux, plâtre et ciment, porcelaine, faïence, verrerie et cristallerie, diverses matières colorantes, produits chimiques, tissus de lin et de chanvre (augmentation de 455,416 fr. à 820,742 fr.), article que la France et aussi l'Angleterre ont importé pour des sommes moindres qu'en 1901 ; même remarque en notre défaveur pour le fer et l'acier travaillé; quant à la Belgique elle en a importé pour 5,931,618 fr. au lieu de 5,693,584. Elle est le premier pays fournisseur d'armes et de parties d'armes et progresse générale ment dans cette branche (235,014 fr.). Mais l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie la laissent bien en arrière pour les machines et parties de machines, que ces pays importent respectivement à concurrence de 1,758,874 fr. et 1,029,652 fr., tandis que la Belgique recule de 1,596,088 à 273,754 fr. Elle est en progrès, d'autre part, pour les wagons de chemins de fer et tramways (419,302 contre 174,174). Elle n'en éprouve pas moins au total, dans la catégorie des produits métallurgiques une diminution très forte (de 7,901,400 à 6,997,328), de même que la France, et au contraire de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne et de l'Autriche-Hongrie, comme on a pu le voir précédemment.

Le coton (11,573,692 fr.) et la gomme arabique sont les seuls

articles exportés d'Egypte en Belgique pour des sommes notables, mais celles-ci sont moindres qu'en 1901.

Suisse. — Les importations de Suisse (métaux et produits de l'industrie textile) ont été de 1,408,966 fr. en 1902, au lieu de 1,296,698 fr. en 1901 et les exportations de 15,471,378 (presque uniquement du coton), au lieu de 15,296,580 fr.

Espagne. — On ne peut noter que l'importation du vin d'Espagne, qui atteint le chiffre d'ailleurs faible, de 44,950 fr. Quant aux exportations elles sont de 11,625,736 fr. en 1901 et de 11,704,576 en 1902 et consistent presque uniquement en coton.

Grèce. — Ce pays a importé en Egypte 5,451,082 fr. de marchandises en 1902 contre 4,083,950 en 1901, année au cours de laquelle son trafic avait déjà progressé. La Grèce vient au second rang (après la Turquie) pour la fourniture du tabac (3,334,395 fr.) Les conserves végétales, les vins, les savons communs forment le surplus de ses importations.

Suède. — Ici encore les chiffres de l'importation méritent seuls d'être relevés (6,426,966 fr.). Ils se rapportent principalement à la catégorie des bois de construction.

Chine et Extrême-Orient. — Cette région fournit à l'Égypte pour 3,044,496 fr. (soie grège et tissus de soie, articles de fantaisie), au lieu de 3,597,646 fr., retombant ainsi au-dessous du chiffre de 1900. L'exportation d'Égypte en Chine et en Extrême-Orient a été, en 1902, de 4,624,438 fr. (contre 2,983,558 francs en 1901), elle se compose seulement, ou à peu près, de coton (4,587,726 fr.).

FRANCE.

Importation.

Il s'est produit, en 1902, une baisse de 1,178,242 fr. (35 millions 388,912 fr. en 1902, contre 36,567,154 fr. en 1901) dans le total des importations de France en Égypte.

Le mouvement ascensionnel de notre commerce, constaté les deux années précédentes, surtout en 1900, éprouve donc un arrêt, au contraire du commerce de l'Autriche-Hongrie, de l'Allemagne, de la Grèce, de l'Italie, qui ne cesse de progresser, ainsi que cela ressort du tableau comparatif dressé au début de cette étude.

Produits qui intéressent d'une façon spéciale le négoce français.

Les viandes salées, fumées et conservées de France, que l'on apprécie beaucoup, pourraient certainement, si elles revenaient à meilleur compte, rivaliser, mieux que cela n'a lieu actuellement, avec celles d'Angleterre, d'Autriche-Hongrie, de Turquie et d'Italie, pour les conserves de poissons, dont nous sommes les principaux fournisseurs, nos produits sont en diminution, tandis que ceux de l'Italie augmentent ; l'Angleterre éprouve

aussi un léger recul. Les fromages français sont importés en quantité bien faible, comparativement à l'Italie et la Hollande. La Turquie et Chypre importent les fromages communs pour de grosses sommes.

Quant aux beurres, nous continuons à n'être représentés que par des chiffres sans importance, tandis que nous devrions concurrencer l'Angleterre et l'Italie. (Remarquons toutefois que les beurres provenant d'Angleterre sont probablement des beurres réimportés des ports de ce pays, mais fabriqués en France et en Danemark.)

La Turquie fournit les qualités ordinaires.

Peaux et ouvrages en peau, chaussures. — Tandis que l'Angleterre marque un progrès très sensible (de 289,394 fr. à 560,300 fr.), de même que la Turquie, puis l'Autriche-Hongrie et aussi l'Amérique, la France éprouve une nouvelle et forte diminution. Elle vient maintenant bien après l'Angleterre pour les peaux tannées de bœufs et de vaches ; mais nous restons au premier rang pour les peaux tannées de moutons et de chèvres, en concurrence avec l'Autriche-Hongrie. L'Angleterre nous distance toujours de loin dans la sellerie. Les chaussures françaises, vendues meilleur marché, devraient concurrencer avec succès le même article austro-hongrois, anglais et aussi italien ; nous n'en vendons cependant que pour une somme très faible.

Des voyageurs de commerce seraient d'une grande utilité, semble-t-il, pour conquérir une meilleure place.

Une remarque analogue s'applique aux chaussures indigènes et à la sellerie arabe, provenant d'Algérie et de Tunisie, comparées aux mêmes produits originaires du Maroc et des Indes, qui sont fournis en quantité de beaucoup supérieure.

Autres produits et dépouilles d'animaux. — Bougies. — La France et la Turquie importent la plus grande partie de cire jaune, et nous venons après l'Angleterre, mais avec un chiffre bien moins fort, pour les graisses d'animaux de toute sorte. Il y a diminution dans l'importation française des bougies ; l'Angleterre et l'Autriche-Hongrie ont augmenté la leur, tandis que nos principaux concurrents, la Belgique, la Hollande et, en troisième lieu, l'Italie, sont en baisse.

Céréales. — La France ne fournit pas de céréales à l'Égypte, par suite de l'impossibilité où elle se trouve de concurrencer la Turquie, la Russie et l'Amérique.

Légumes. — Elle est le principal fournisseur des petits pois, mais importe bien moins de pommes de terre, étant très distancée, non seulement par l'Italie, mais par l'Autriche-Hongrie.

Farines. — De 8,080,774 fr. en 1901, la France passe à

7,445,170 fr., baisse moins forte que celle de l'Angleterre (1), mais plus sensible que celle de la Russie.

L'Amérique a commencé l'année dernière à importer des sommes notables. L'Italie est en diminution depuis 4 ans. La Roumanie, qui est en progrès, se place après l'Amérique. Nous tenons sans conteste le premier rang pour cet article qui n'a cessé depuis 1899, d'être fourni par nous en quantité plus forte chaque année jusqu'à 1902. Quant à la Turquie, elle éprouve une forte diminution sur les farines de blé et de maïs, mais progresse encore dans l'article farine de son.

Le chiffre de l'importation de farines en 1902 se maintenant voisin de celui de 1901, l'Égypte demeure donc cliente des marchés européens, en dépit des essais de fabrication faits dans ce pays.

Pour l'amidon, nos commerçants n'ont pas profité de l'accroissement de l'importation totale de cet article, qui progresse depuis trois ans. C'est ainsi qu'après avoir été les principaux fournisseurs, ils sont fortement distancés par les Belges ; l'Autriche-Hongrie, au troisième rang, est aussi en fort progrès.

Pâtes alimentaires. — La France en importe moins et l'Italie beaucoup plus qu'en 1901 ; l'Italie importe presque toutes les pâtes de froment.

Fruits secs et frais. — Nous continuons à ne pas importer de fruits frais, tandis que l'Italie, placée dans les mêmes conditions que la France, au point de vue du transport, en fournit des quantités toujours importantes.

Mais la Turquie marque un progrès sensible, sauf pour les melons et pastèques ; la Grèce et les possessions anglaises de la Méditerranée viennent après l'Italie.

Conserves alimentaires végétales. — Il semble que ces produits d'origine française, très appréciés pourraient faire l'objet d'un commerce plus actif. C'est surtout la Grèce qui fournit actuellement les conserves végétales, puis la France, l'Angleterre, la Turquie et l'Italie.

Denrées coloniales, drogues et sucres. — L'Autriche Hongrie, en toute première ligne, puis l'Allemagne, la Russie et enfin la Belgique, sont les pays fournisseurs de sucre raffiné, que la France n'introduit pas.

Elle n'arrive qu'en quatrième lieu pour les épices, bien après les Indes, l'Angleterre, la Turquie et l'Italie.

Quant au café importé par nous en 1902, pour 662,402 fr. contre 813,462 en 1901, nous venons, en 1902, non seulement après le Brésil et la Turquie, mais encore après l'Autriche-Hongrie, que nous dépassions notablement en 1901. Les Indes en four-

(1) Ainsi qu'on l'a déjà fait remarquer dans de précédents rapports, une grande partie de l'importation anglaise se compose probablement de farine française embarquée dans des ports anglais.

nissent aussi pour une somme importante, mais moins que les autres pays.

C'est la France qui bien après l'Angleterre, fournit le plus de confitures et de conserves au sucre (237,718 fr. en 1902 contre 253,916 en 1901). Puis viennent la Turquie, l'Italie, les Indes. Ce produit pourrait être vendu en plus grande abondance par nos fabricants, grâce à la baisse du sucre.

Ainsi que le rapport commercial de ce poste pour 1901 l'a signalé en indiquant le débouché que l'Égypte devrait offrir aux biscuits français, nos concurrents imitent nos marques de biscuits, tant ces dernières sont recherchées, et c'est pourtant l'Angleterre presque seule qui importe cet article.

Les chocolats et les cacaos préparés de provenance française sont importés en quantité à peu près égale à celles d'Italie, d'Angleterre et de Hollande.

Spiritueux, boissons, huiles.

Eaux minérales. — C'est d'abord la France, avec ses eaux de Vichy et de Saint-Galmier, très répandues en Égypte, puis l'Angleterre avec ses eaux artificielles, enfin l'Autriche-Hongrie (eau de Gresshübler très recherchée) et l'Italie qui fournissent la majeure partie des eaux minérales.

Vins. — Pour les vins ordinaires en fûts, l'Italie et Chypre en première ligne, puis la Turquie et la Grèce en importent plus que la France, qui en fournit pour 304,096 fr.; mais les vins français en bouteille ont une évidente primauté. Il s'en est importé en 1902 pour 625,000 fr. Loin derrière nous vient l'Italie.

Bière. — La France ne peut guère entrer en sérieuse concurrence, pour cet article, avec l'Autriche, l'Allemagne et l'Angleterre; cependant, pour la bière en bouteilles, le chiffre de notre importation est de 26,702 fr., contre 73,970, représentant celle de l'Autriche-Hongrie.

Alcool. — L'Autriche-Hongrie en importe la presque totalité.

C'est la France, en progrès sur 1901 (avec 242,762 fr. de barriques et 1,375,504 fr. de bouteilles) fournit le plus de liqueurs Ensuite viennent l'Angleterre, surtout avec le whisky, puis, bien après elle, la Grèce et l'Italie.

Huiles d'olive et huiles de graines grasses. — Pour ces produits, nous venons après la Turquie, la Grèce et l'Italie.

Chiffons, papiers, livres. — La France est en progrès pour la vente du papier à écrire et imprimer (158,000 fr.). Mais l'Angleterre profite d'une augmentation beaucoup plus forte. L'Allemagne voit aussi augmenter ses importations, tandis que celles de l'Italie diminuent. Mais c'est l'Autriche-Hongrie qui éprouve la baisse la plus considérable. Nous vendons un peu plus de papier à cigarettes qu'en 1901, bien moins du reste que l'Autriche-Hongrie.

Papiers et cartons ordinaires, papiers d'emballage. — Pour cet article, nous sommes plus distancés encore qu'en 1901 par l'Autriche-Hongrie et l'Italie, qui augmentent de beaucoup leurs importations, tandis que la nôtre diminue ; l'Angleterre aussi nous dépasse un peu.

Les papiers peints pour tapisserie, fabriqués en France, sont très recherchés et leur vente est en augmentation (16,328 fr. en 1902 contre 9,204 fr. en 1901), de même que celle des papiers peints d'Allemagne.

Une légère diminution se manifeste dans nos importations de registres ; l'Angleterre et l'Italie surtout en fournissent davantage.

Nous avons un peu progressé pour la vente des imprimés divers et travaux en carton et en papier, mais le premier rang, qui nous appartenait encore l'année dernière, est occupé maintenant par la Grande-Bretagne.

Bois et charbons, meubles. — Nous ne figurons que pour un chiffre inférieur dans cette branche d'importation qui est cependant fort considérable et prend une importance croissante. (Importation totale en 1902 : bois de construction, 21,285,212 fr. ; bois pour ébénisterie, 328,000 fr. ; pour cette dernière espèce de bois, nous rétrogradons de 29,000 à 19,000 fr., tandis que l'Autriche voit ses importations monter de 11,076 à 206,280 fr.) Pour les meubles (428,000 fr. en 1902 contre 528,000 fr. en 1901), nous sommes aussi en diminution, comme l'Angleterre. Nous ne maintenons pas l'avance conquise en 1901.

Mais l'Autriche-Hongrie, le principal pays fournisseur, est en progrès marqué, et aussi l'Italie dont le chiffre d'affaires égale presque le nôtre. Remarquons le progrès réalisé dans cette branche par l'Amérique (29,000 fr. en 1902 contre 5,572 fr. en 1901).

Nous dépassons de beaucoup nos rivaux pour les ustensiles et travaux en bois, et progressons pour ces articles, en même temps que l'Autriche-Hongrie et la Russie, ce dernier pays montant de 9,000 fr. à 51,350 fr., tandis que la Turquie est en forte baisse.

L'Italie nous dépasse pour les travaux de paille, cannes, joncs, osiers, etc. Nous sommes également en concurrence avec l'Autriche-Hongrie, qui est en progrès, et avec l'Angleterre.

Carrosserie. — Nous avons éprouvé, de 1900 à 1901, dans cette branche, où nous étions les premiers en 1899, une nouvelle et très forte diminution, passant de 242,372 fr. à 124,488 fr. C'est maintenant l'Allemagne qui détient la première place ; en second lieu, et pour un chiffre important, viennent la Grande-Bretagne, puis la France. Nous pourrions continuer la vente des roues de charrettes en fer, avec jantes en bois, qui ont donné des preuves de remarquable solidité et servi de modèle aux

charrons du pays ; ceux-ci vendent les roues qu'ils fabriquent à meilleur marché que les nôtres, mais elles sont très inférieures comme confection.

Charbons. — Nous ne figurons pas dans le commerce du charbon de terre, qui est fort considérable. L'Angleterre en fournit de beaucoup la plus forte quantité ; cependant, sans entrer à concurrence, l'Amérique est représentée par un chiffre notable ; puis viennent, mais loin en arrière, la Belgique et la Turquie.

Pierres, terres, vaisselles, verres à cristaux. — Nous sommes sensiblement en progrès pour les pierres précieuses non montées, branche dans laquelle la Turquie vient au premier rang, tandis qu'en 1902 nous occupons le second. Même observation pour notre commerce de briques, tuiles et tuyaux en terre cuite ; ici nous passons du deuxième au premier rang, avant l'Angleterre, avec 220,350 fr. A noter la place bien meilleure conquise par l'Italie.

Nous ne rivalisons pas avec ce pays pour les dalles, les marbres ; d'autre part, nous fournissons la chaux presque seuls et en quantité beaucoup plus élevée que l'année dernière (pour 443,872 fr. en 1902 contre 295,776 fr. en 1901).

La France arrive au second rang pour les ciments en baril qui viennent en beaucoup plus grande quantité de Belgique et pour les ciments en sac, fournis surtout par l'Angleterre, qui sans doute importe une grande partie de ciments boulonnais transbordés dans les ports britanniques.

Les importants ouvrages des réservoirs du Nil et les travaux publics entrepris par l'administration égyptienne, offrent à cet article un débouché dont notre industrie cherche, elle aussi, à bénéficier. C'est ainsi qu'une société française a récemment chargé un de ses ingénieurs d'étudier les conditions dans lesquelles pourrait être créée au Caire une fabrique de ciments. Notre compatriote a recueilli les éléments du rapport qu'il doit fournir et qui, paraît-il, conclut à la réalisation du projet. Il y a donc pour les industries françaises une possibilité de réussite qui serait due entre autres raisons à la supériorité de leurs produits particulièrement de celui que nous avons en vue et cela malgré la situation acquise par les marques anglaises qu'emploient de préférence les ingénieurs de l'État égyptien et en dépit de la forte concurrence anglaise et belge. Des représentants actifs et de compétence éprouvée trouvent, d'ailleurs, bon accueil auprès des services publics et espèrent mener à bien leur entreprise.

Nous sommes au second rang, après les possessions anglaises de la Méditerranée pour l'importation du plâtre en sacs et après l'Angleterre, pour celle du plâtre en baril, dont nous étions les seuls fournisseurs en 1901.

Pour les travaux en plâtre, terre ou ciment, nous passons du premier au deuxième rang (après l'Angleterre).

Porcelaines, faïences, verreries, coutellerie. — Divers pays se font une active concurrence pour la vente des faïences et porcelaines. En premier lieu, l'Allemagne et la Belgique, qui maintient son chiffre d'importation tandis que celui de presque tous les autres pays diminue; puis la France qui reste avant l'Autriche-Hongrie, malgré une baisse assez forte, et enfin l'Italie.

Nous nous sommes laissés distancer plus encore qu'en 1901, pour les verres à vitre par la Belgique; ce pays a considérablement augmenté ses importations (de 335,290 fr. à 431,912 fr.) tandis que les nôtres demeurent infimes.

Malgré la réputation de l'industrie française, la prépondérance de la Belgique se manifeste surtout dans l'article glaces et miroirs, dont elle importe 248,976 fr. L'Italie aussi nous dépasse.

En ce qui concerne les minéraux non métalliques (151,892 fr.) nous accentuons notre avantage sur l'Angleterre. Nous éprouvons comme la Belgique, une diminution dans l'importation de la verrerie et de la cristallerie dont la France est le second pays fournisseur, tandis que l'Autriche-Hongrie, l'Allemagne et l'Italie sont en progrès.

Matières tinctoriales et couleurs. — Presque toute la cochenille utilisée en Egypte vient de France. Nos possessions méditerranéennes progressent très sensiblement dans la fourniture des racines, écorces, feuilles, fleurs, etc., etc., pour teinture et tannage. Même progrès pour les couleurs en poudre, tablettes et tubes (de 147,212 fr. à 167,154 fr.)

Dans cette branche, nous venons toujours bien après l'Angleterre, mais avant l'Allemagne et la Belgique. On observe aussi un fort accroissement de nos importations de vernis, tandis que l'Angleterre est en baisse quoique nous devançant encore un peu. Mais pour le blanc de zinc, il semble que nous renonçons à lutter avec la Belgique qui tend à en acquérir le monopole ; la Grande-Bretagne nous a maintenant dépassés.

En somme, dans la catégorie des matières tinctoriales et colorantes, nous serions en mesure de prendre une meilleure place, par rapport notamment à la Belgique et à l'Allemagne.

Produits chimiques, médicaux et parfumerie.— Les racines, feuilles, fleurs, graines médicinales, etc., etc., sont fournies surtout par la Turquie et les Indes, en troisième lieu par la France. Nous sommes passés au troisième rang (après la Belgique) pour les produits chimiques et nous gardons le premier, suivis d'assez près par l'Angleterre, pour les médicaments et les spécialités pharmaceutiques.

Nous ne saurions soutenir la comparaison avec la Grande-Bretagne pour les matières explosibles ; un progrès se marque toutefois dans les importations françaises.

Nous sommes en concurrence avec l'Angleterre et la Grèce, pour les savons communs et nous pourrions sans doute vendre

plus de savons parfumé, articles fournis surtout par l'Angleterre, si nous baissions nos prix.

L'Angleterre, l'Autriche-Hongrie et l'Italie voient augmenter leur vente de parfumerie en général ; nous sommes toujours au premier rang dans ce commerce, mais en légère diminution. Il y aurait un effort à faire pour augmenter le chiffre de vente de nos produits, qui, grâce à leur finesse, sont très recherchés, par une nombreuse clientèle élégante.

Industrie textile.

Fils et tissus de coton. — Les importations de fils de coton d'Angleterre, qui fournit la quantité de beaucoup la plus forte, puis d'Italie et d'Allemagne ont diminué, tandis que celles de France montent du chiffre de 17,420 à celui de 26,650 fr. (sur un total de 5,566,340). Augmentation aussi dans les importations belges

Pour les tissus de coton, l'Angleterre augmente encore ses importations si considérables (6,017,180 fr.) les nôtres diminuent (360,880) en même temps que celles de l'Italie et de l'Autriche qui viennent d'ailleurs avant nous, tandis qu'augmentent celles de l'Allemagne (225,756 au lieu de 179,010 en 1901).

Ouvrages en coton. — Nous fournissons moins de couvertures en coton que la Belgique et l'Angleterre, mais nous sommes en progrès.

Dans les articles : mèches de coton pour lampes, rubans et cordons en coton, nous sommes en progrès et nous venons seulement après l'Allemagne pour les dentelles et broderies en coton blanc et écru dont nous vendons 85,540 fr. avec progrès sur l'année dernière, ce sont nos articles qui se vendent les plus après ceux d'Angleterre et d'Autriche-Hongrie.

Pour les velours et peluches en soie et coton, nous participons à la diminution générale (exception faite pour l'Autriche-Hongrie) de la vente de ces articles en 1902.

Lainages. — C'est l'Angleterre qui est le plus gros fournisseur des fils de laine.

Pour les tissus de laine, nous en fournissons 921,416 fr. : il y a progrès sensible sur 1901 où nous en vendions pour 861,536 francs. Nous sommes donc en mesure d'accroître nos ventes, ainsi que l'indiquait le dernier rapport annuel de ce poste.

Mais nous nous trouvons toujours distancés par l'Angleterre et l'Autriche-Hongrie qui, elles aussi, sont en hausse ; l'Allemagne recule, comme l'Italie, la Belgique et la Suisse.

Tapis de laine. — Tandis que la Turquie et la Perse en vendent beaucoup plus, nous en importons moins, de même que l'Angleterre, qui nous devance toujours

Il y a progrès sensible dans nos importations de couvertures

de laine, fournies surtout par l'Algérie et la Tunisie (516,178 francs). Celles d'Angleterre et du Maroc diminuent, la Turquie restant stationnaire.

Soieries. — La bourre de soie vient surtout des Indes, de Chine, d'Extrême-Orient, puis de Turquie et de France pour une somme minime. Nous fournissons aussi un peu de soie grège et de fils de soie, ces articles étant, d'ailleurs presque totalement importés par l'Extrême-Orient, l'Italie, la Turquie et la Russie.

Pour les tissus de soie, la concurrence de l'Italie, que le rapport annuel de ce poste pour 1901, signalait comme redoutable, a fait de grands progrès ; il y a lieu pour nos industriels de s'en préoccuper, car le marché égyptien constitue, semble-t-il, un important débouché.

Sans doute, les soieries françaises tiennent toujours la tête, mais nous n'avons pas participé assez largement à l'accroissement de la consommation, qui a été de 520,000 fr., en fournissant pour 1,423,682 fr. de tissus de soie au lieu de 1,364,376 fr. en 1901, alors que l'Italie a passé de 848.640 fr. à 1,239,888 francs.

Les importations turques, elles aussi, ont beaucoup augmenté; progrès encore dans celles d'Extrême-Orient et d'Allemagne (ce dernier pays avec 28,860 fr. contre 20,748 fr.), tandis que l'Autriche-Hongrie est en baisse.

On ne saurait trop signaler l'activité de nos concurrents qui ne cessent de gagner du terrain.

La France est toujours et de beaucoup le premier fournisseur de tulles, dentelles, rubans et broderies en soie, que nous avons importés pour une plus forte somme.

L'Autriche-Hongrie et l'Allemagne importent la plus grande quantité de châles. Sans vouloir rivaliser avec ces pays, nous avons augmenté le chiffre de nos ventes.

Lin, chanvre, jute et autres matières végétales à filer. — Ces produits à l'état brut sont importés surtout par l'Angleterre et par la Turquie et les fils de lin, chanvre, jute, etc., etc., par l'Angleterre, la Belgique, l'Italie.

Tissus de lin ou de chanvre. — Nous sommes en diminution pour ces articles importés par la Belgique pour une somme beaucoup plus forte qu'en 1901. Mais c'est toujours l'Angleterre qui est le principal fournisseur ; après nous vient l'Italie.

Nous laissons le marché libre à l'Angleterre pour l'importation et le commerce des sacs vides, de même que pour les toiles à voile, articles que nous devrions fournir en plus grande quantité.

Tissus mêlés de jute, de coton, laine, lin, soie, etc. — La France, en diminution avec 505,214 fr., vient toujours au

cinquième rang dans cette branche, où l'Italie s'est placée, en 1902, avant l'Angleterre qui est suivie de loin par l'Autriche. La Turquie fournit la plus grosse part.

Cordages, câbles, tissus et toiles cirées ou goudronnées. — Le progrès déjà constaté en 1901 s'est accentué l'année dernière pour les cordages et câbles, mais nous devrions faire une concurrence plus active à l'Italie et il nous serait possible de dépasser rapidement l'Angleterre, dont nous sépare une différence de 52,000 fr.

Pour les tissus et toiles cirées ou goudronnées, dont les importations totales augmentent, notre chiffre est toujours insignifiant, bien qu'un peu plus fort.

Passementerie. — Notre supériorité, qui s'était maintenue en 1901, a cessé d'exister, à cause de la concurrence austro-hongroise qui nous a fait passer au second rang; l'Italie et l'Allemagne nous serrent de près pour cet article.

Lingerie confectionnée, bonneterie. — Bien qu'étant toujours en tête, nous éprouvons encore, comme la Turquie, une diminution, tandis que l'Angleterre et l'Autriche-Hongrie gardent les mêmes chiffres. Le nôtre n'est plus que de 1,341,704 francs contre 1,454,856 fr. en 1901. L'importance de nos affaires est trop grande, en ce qui concerne cet article, pour que nos commerçants ne cherchent pas à les maintenir et à les accroître. Il y aurait notamment à craindre ici, comme pour les articles qui précèdent, les progrès de l'Autriche-Hongrie, qui sait approprier ses produits et ses prix aux goûts et aux facultés du grand public.

Les mêmes observations s'appliquent encore mieux à la bonneterie (chiffre d'importation française : 141,720 fr.), où nous avons été relégués au troisième rang par l'Autriche, qui a pris place après l'Allemagne.

Habillements de confection. — Le mode de procéder du commerce austro-hongrois, que nous venons de signaler, lui fait acquérir, en cette matière, une place tout à fait prépondérante. Nous n'en avons pas moins progressé en 1902 (de 579,228 fr. à 624,000 fr.), venant au second rang; nous dépassons maintenant l'Angleterre.

Industrie métallurgique.

Fer et acier. — L'importation totale en Egypte de quelques minerais utiles à ce pays a diminué. La France n'en a introduit en 1902 que pour un chiffre faible.

Notre importation de fer fondu ouvré est aussi en baisse comme celle de l'Angleterre, qui est, du reste, infiniment plus considérable; celle de l'Allemagne, plus importante aussi que la nôtre, demeure stationnaire. Mais tout en venant bien après l'Angleterre et la Belgique, nous avons accru d'une manière

très notable nos importations de fer et d'acier ouvré (de 168,766 francs à 270,894 fr.), tandis que celles de la Belgique ont diminué fortement; les envois d'Allemagne qui, elle aussi, nous dépasse de beaucoup, ont subi un recul.

Ferronnerie. — Nous sommes moins distancés dans la ferronnerie par l'Angleterre et la Belgique; ces deux pays augmentent toutefois dans de grandes proportions leur commerce, tandis que le nôtre tend plutôt à décroître. Nous devrions, semble-t-il, dépasser l'Allemagne, dont le chiffre de 494,000 fr. environ n'a pas augmenté.

Serrurerie. — Notre serrurerie s'est laissé dépasser par celle de la Belgique; elle aurait peu à faire pour reconquérir sa place et mieux concurrencer l'Angleterre et l'Allemagne.

Fer-blanc. — Aucune nation ne rivalise avec l'Angleterre pour le fer-blanc et les ouvrages en fer-blanc; on remarque, toutefois, un progrès de l'Allemagne qui atteint le même rang que l'Italie.

Ustensiles en fer, acier, etc. — Nous avons rejoint l'Allemagne, ou à peu près, pour les ustensiles et instruments en fer, en acier ou en fer aciéré, pour arts et métiers (215,072 fr.). Mais l'Angleterre en fournit pour une valeur double.

En ce qui concerne les charrues françaises, elles pourraient concurrencer les charrues étrangères et indigènes « si elles évitaient, écrit un de nos compatriotes, la multiplicité des types, tout à leur désavantage ». Il faudrait un ou deux types seulement, à bascule de préférence, et une bineuse, le tout simple de construction comme de maniement, comprenant un petit nombre de pièces soigneusement numérotées et facilement remplaçables, un catalogue de pièces détachées, très clair et en plusieurs langues, l'emploi de la fonte rigoureusement prescrit, le bronze évité autant que possible, un magasin de pièces de rechange toujours bien fourni, par dessus tout des prix aussi réduits que possible.

Cuivre. — Une nouvelle diminution s'est produite dans nos importations de cuivre qui étaient déjà en forte baisse l'année dernière. Après avoir été de 755,170 fr. en 1900, elles sont tombées à 322,358 fr. en 1901, puis à 289,874 fr. en 1902. La Belgique reste stationnaire avec 156,000 fr. environ. Quant à l'Allemagne, elle a beaucoup diminué. L'Angleterre occupe, sans conteste, le premier rang et nous venons au second, mais sans rivaliser.

Plomb et étain. — Nous ne sommes représentés, dans cet article, que par un chiffre très faible et, en ce qui concerne les caractères d'imprimerie, nous ne venons plus qu'après l'Angleterre, qui a accru ses importations tandis que les nôtres décroissent et que celles de l'Autriche-Hongrie augmentent. C'est avec ce pays et non plus avec l'Italie que nous sommes maintenant en concurrence.

Notre importation de plomb en tuyaux qui est la plus considérable s'est maintenue à un chiffre assez important, bien qu'en décroissance, de même que celle de l'Allemagne, tandis que l'importation de l'Angleterre et de la Belgique a très fortement diminué, mais l'Italie nous a dépassés pour le plomb en feuilles ou autrement travaillé.

Pour les travaux ou autres métaux ou alliages métalliques. nous ne venons qu'après l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie ; celles-ci, elles mêmes, devancées par l'Angleterre qui est en très grand progrès.

Armes et parties d'armes. — Nous ne sommes représentés ici que par un chiffre très faible, tandis que la Belgique, l'Angleterre et aussi l'Allemagne, qui a doublé ses ventes, voient augmenter le leur. Nous devrions être en mesure cependant de rivaliser au moins avec ce dernier pays.

Machines à vapeur. — Il y a progrès dans nos importations (70,772 fr. contre 49,374 fr.). Nous sommes maintenant placés avant la Suisse ; mais nous venons bien après l'Angleterre, qui a augmenté ses ventes de 650.000 fr. environ.

L'Allemagne est en baisse, mais l'Italie a beaucoup étendu ses affaires. Notons. enfin, le chiffre important qui représente la Hollande (221,662 fr.). Les laboureuses à vapeur doivent sans doute faire l'objet de demandes suivies. Malheureusement les constructeurs français ne paraissent pas être en état de lutter, pour cette fourniture, avec les maisons Fonler et Aveling Porter, déjà employées dans la plupart des pays cultivant la canne à sucre, ou avec une nouvelle machine anglaise perfectionnée. Il faut un matériel très rustique et très bien compris.

Pour les chaudières et parties de machines nous avons encore un chiffre assez fort. Toutefois, nous arrivons, en 1902, non seulement après l'Angleterre, l'Italie et la Suisse (en devançant l'Allemagne et la Belgique), mais après l'Autriche-Hongrie.

Cette branche de commerce mériterait une attention spéciale de la part de nos industriels, car le fini des articles français et les économies qu'ils permettent de réaliser sur le charbon, leur assurent une supériorité incontestable. Toutefois, nos constructeurs ne doivent pas chercher à perfectionner plus encore des instruments qui doivent être mis entre les mains de mécaniciens indigènes. Les machines fixes italiennes font une grande concurrence à celles de France et d'Angleterre.

Pompes et machines diverses. — Pour les pompes, dont nous étions les premiers fournisseurs après l'Angleterre, nous sommes supplantés par l'Amérique et par la Suisse.

Les pompes francaises sont très bonnes, mais coûtent trop cher. Il faudrait les vendre meilleur marché et entretenir en Égypte un stock important de pompes prêtes à être livrées, de

préférence avec peu de parties et d'un seul type. Les autres machines diverses, comprenant les automobiles, sont fournies surtout par l'Angleterre et en second lieu par la France, qui est en diminution (de 457,548 fr. en 1901 à 437,000 fr. en 1902).

Le sport de l'automobile qui favorise l'industrie française paraît ne pas avoir pris beaucoup de développement à cause du nombre restreint des routes. Cependant, nous dépassons de beaucoup l'Allemagne, qui nous précédait en 1901.

Nous ne fournissons pas de wagons.

En fait de moteurs à pétrole, à alcool ou à gaz pauvre, machines que l'on emploie ici depuis quelque temps, des spécialistes affirment que le marché égyptien est assuré aux constructeurs français, s'ils savent mettre leurs moteurs à la portée des indigènes, au point de vue du prix et de la facilité de l'usage.

Il faut encore noter un autre moyen de rivaliser avec l'industrie anglaise des locomobiles ; ce moyen consisterait dans l'installation de transports de force par l'électricité, permettant de commander à distance plusieurs pompes d'irrigation, de remplacer ainsi des groupes de 20 ou 30 locomobiles par une installation aussi économique que possible. Une semblable entreprise a été faite en Egypte par une maison française avec un plein succès qui n'a eu malheureusement que très peu d'imitateurs, en raison de l'hostilité rencontrée par nos constructeurs; ceux-ci, du reste, en se montrant beaucoup trop exigeants pour les délais de paiement, auraient contribué à effrayer les capitalistes, pourtant désireux de se lancer dans ce genre d'affaires. Il est à craindre que ce débouché, susceptible d'un très grand avenir, ne soit repris plus tard et ne rapporte de profit qu'aux Suisses et aux Allemands, toujours à l'affût d'affaires de ce genre et plus audacieux que nous.

Dans les machines à travailler les récoltes, les moulins rustiques sans blutoirs, très simples, pourraient être concurrencés par les articles français de même genre.

Une remarque analogue est faite en ce qui concerne les trieuses de graines, tarares, concasseurs de fèves, etc., matériel qui sera de plus en plus demandé. « Il faudrait se rendre un compte exact des désiderata un peu spéciaux des cultivateurs et, ensuite, entretenir en Egypte un stock important de machines bon marché. »

Or et argent en lingots. — La France avec 457,548 fr. en 1902 vient au troisième rang, bien après l'Angleterre et aussi après la Turquie.

Orfèvrerie. — Pour l'orfèvrerie d'or nous arrivons après la Turquie, l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie (nous devançions ce dernier pays, l'année précédente). En revanche, dans l'orfèvrerie d'argent nous nous sommes placés avant l'Autriche-Hongrie, de même qu'avant l'Angleterre, notre chiffre demeurant inférieur à ceux de l'Allemagne et de la Turquie.

Horlogerie. — Il y aurait un progrès à réaliser dans cette branche, où l'Allemagne et l'Autriche-Hongrie nous dépassent d'environ la moitié de nos importations.

Articles divers. — Les articles de bureau sont importés surtout par l'Angleterre; bien après viennent l'Autriche-Hongrie, la France et l'Allemagne; avec des chiffres à peu près égaux.

Quincaillerie. — La France est le premier pays fournisseur de quincaillerie; elle est en progrès, avec 1,415,986 fr. Il y a concurrence active de la part de l'Allemagne, de l'Angleterre, de l'Autriche-Hongrie et aussi de l'Italie.

Jouets. — Nous avons toujours une supériorité sans conteste pour cet article.

Mercerie. — L'Autriche-Hongrie nous fait concurrence, mais la France occupe le premier rang.

Lampes et parties de lampes. — L'Autriche-Hongrie vient avant nous pour les lampes, ainsi que l'Allemagne, encore devancée par la France en 1901.

Parasols et parapluies. — Il n'y a ici de concurrence qu'entre la France et l'Italie.

Instruments de musique. — La France est en progrès, mais moins que l'Allemagne. Elle vend surtout des orgues, pianos, harmoniums, etc. Nos commerçants pourraient conquérir une place bien meilleure, rivaliser plus heureusement avec l'Allemagne et ne pas se laisser distancer par l'Angleterre.

Chapellerie. — Nos possessions de Tunisie et d'Algérie fournissent les tarbouches, mais bien après l'Autriche-Hongrie.

Chapeaux d'hommes et de femmes. — Nous sommes toujours, pour cet article, au premier rang, mais en concurrence avec l'Angleterre.

Bitumes, goudrons, asphaltes. — Ainsi que le dernier rapport annuel en indiquait la possibilité, la France est en grand progrès pour cet article (133,554 fr. en 1902 contre 56,810 en 1901), mais encore devancée par l'Italie; l'Angleterre a vu diminuer ses importations de la moitié.

Gomme élastique, gutta-percha brute ou ouvrée. — Le chiffre d'importation le plus fort est celui de la France qui se trouve d'ailleurs en hausse avec 107,302 fr., mais il y a concurrence active de la part de l'Allemagne, de l'Angleterre, de l'Autriche et de l'Italie.

Instruments de mathématiques, d'astronomie, d'optique, de chirurgie. — Ils sont fournis surtout par la France, mais le chiffre d'importation de l'Angleterre se rapproche sensiblement du nôtre qui est lui-même en forte diminution. L'Allemagne, l'Amérique, l'Autriche-Hongrie, toutes en baisse, arrivent bien après nous.

Appareils électriques, télégraphiques et télépho-

niques. — Ils viennent en premier lieu d'Angleterre, pays qui fait des affaires considérables dans ce genre et qui est en grand progrès. La France est au troisième rang, stationnaire, tandis que l'importation allemande a augmenté et dépasse maintenant la nôtre.

Appareils photographiques et leurs accessoires. — La France est pour cet article en progrès bien marqué, elle a passé de 44,512 à 62,608 fr., distançant de loin l'Angleterre et l'Allemagne, qui sont en forte diminution, nous occupons ainsi le rang qui devait appartenir à notre industrie,

EXPORTATION D'ÉGYPTE EN FRANCE.

La France avec l'Algérie vient au troisième rang après l'Angleterre et la Russie comme pays consommateur des produits égyptiens, avec 34,797,268 fr. en 1902, contre 32,703.840 fr. en 1901 ; l'augmentation se traduit donc par 2,093,428 fr. Toujours après la Grande-Bretagne, c'est la France qui achète le plus de coton à l'Egypte (29,975,370 fr. en 1902 contre 24,847,268 fr. en 1901) et la hausse de la valeur des exportations de cet article est la principale raison de l'accroissement constaté.

Il y a diminution dans l'exportation des œufs (83,226 fr.), des peaux de moutons et chèvres (154,804 fr.), des plumes d'autruches (23,712 fr. en 1902 contre 128,790 en 1901), des fèves sèches (562,478 fr.), des graines de coton (2,664,662 fr.), des huiles de graines de coton (28,296 fr.), des imprimés divers (47,678 fr). Augmentation dans l'exportation des tomates (191,542 fr.), du sucre de cannes rouge (30,732 fr.), de la gomme arabique (1,835,934 fr.), travaux artistiques pour collections (59,826 fr.).

Le coton, les graines de coton, la gomme arabique, les fèves sèches sont les produits qui figurent pour la proportion la plus importante, dans les envois d'Egypte vers notre pays. La France a demandé moins d'œufs encore à l'Egypte qu'en 1901, année durant laquelle ce commerce de marchandises avait déjà beaucoup décru. Nous ne figurons pas au tableau des exportations de cailles d'Egypte, ce qui est une conséquence de la prohibition du transit de ce gibier à destination de l'Angleterre.

Mais on observe une nouvelle progression de 240,000 fr. dans les achats de gomme arabique, produit du Soudan, qui a du reste diminué de valeur ; nos importateurs en ont acheté 3 millions de kilog. (au lieu de 1,438,000 en 1901), pour la somme de 1,836,000 fr. L'importance de ce commerce était déjà signalée dans le rapport relatif à l'année 1901.

De cet exposé du commerce général de l'Egypte pour 1902, il semble résulter que ce pays, en plein développement économique, offre de plus en plus aux négociants étrangers un vaste débouché.

La France, qui occupe sur ce marché une place très honorable,

verrait ses relations commerciales se développer malgré la concurrence, si, adoptant le système de ses rivaux anglais et allemands, notre commerce avait recours plus fréquemment aux commis-voyageurs. La connaissance de la langue, l'habitude de l'Orient et des usages de la place, les facilités de paiement laissées à l'indigène, les réclames tant par la presse que par affiches, sont autant de systèmes excellents qu'il serait bon de voir pratiquer par nos commerçants.

A. LE MALLIER,

Consul suppléant de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 10 DÉCEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 291

Possessions anglaises d'Amérique.

HONDURAS

Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e)

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix
271.	—	**Angleterre** : Situation commerciale, industrielle et maritime de Newport et du comté de Monmouth pendant l'année 1902..	» 20
272.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France.	» 20
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902.. .	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres port de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902..	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902..	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902.	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.	» 30
287.	—	**Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales. . . .	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie** : Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902	» 20
289.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902.	» 20
290.	—	**Egypte** : Commerce extérieur de l'Egypte en 1902.	» 20

POSSESSIONS ANGLAISES D'AMÉRIQUE

HONDURAS.

Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-02.

Port-d'Espagne, le 8 septembre 1903... La situation du Honduras anglais n'a pas été aussi satisfaisante en 1901-02 que pendant l'exercice précédent. En effet, l'année dernière les revenus de toute nature qui se sont élevés à la somme de 272,142 dollars (1,415,141 fr. 93), contre 292,689 dollars 28 (1,521,984 fr. 25) en 1900-01, accusent une diminution de 20,546 dollars (106,839 fr.), tandis que les dépenses arrêtées au chiffre de 256,910 dollars 67 pour l'année fiscale 1er avril 1901-31 mars 1902 (1,348,781 fr.), ont augmenté de 7,724 dollars 17 (40,551 fr. 89), celles de 1900-01 n'ayant atteint que 249,186 dollars 50 (1,295,769 fr. 80). Toutefois, malgré cette moins-value dans les recettes et l'augmentation des dépenses de la colonie, il y a eu un excédent à la fin du dernier exercice de 15,232 dollars (80,178 fr.).

Les taxes douanières forment l'élément le plus considérable dans les ressources du budget du Honduras anglais, elles constituent plus de la moitié des revenus.

Voici d'ailleurs les relevés des recettes et des dépenses des années 1900-01 et 1901-02 :

Recettes.

Nature des revenus.	Sommes perçues. 1900-01.	Sommes perçues. 1901-02.	Augmentation.	Diminution.
	(En dollars.)			
Droits de douane . .	174.941 13	154.857 53	»	20.081 60
Droits de port. . . .	5.871 38	5.827 50	»	43 88
Taxes intérieures. .	64.347 09	56.251 90	»	8.095 19
Revenus des propriétés domaniales.	10.108 17	8.132 98	»	1.975 19
Amendes et condamnations.	19.948 98	19.252 06	»	696 92
Recettes postales . .	10.021 98	10.941 36	919 38	»
Intérêts.	2.249 39	1.815 88	»	433 51

Nature des revenus.	Sommes perçues. 1900-01.	1902-02.	Augmentation.	Diminution.
	(En dollars.)			
Remboursement de fonds.	200 16	119 54	»	80 62
Recettes diverses . . .	2.206 73	3.976 46	1.769 73	»
Total. . .	289.895 01	261.177 21	2.689 11	31.406 91
Ventes de terres domaniales	2.794 27	965 47	»	1.828 80
Avances de numéraire	»	10.000 »	10.000 »	»
Total général.	292.689 28	272.142 68	12.689 11	33.235 71

Dépenses.

Intérêts de la dette .	11.128 31	11.190 64	62 43	»
Pensions	5.207 72	6.344 74	1.137 02	»
Traitement du gouverneur et autres frais	11.480 36	10.486 11	»	994 25
Secrétairerie coloniale	9.289 88	8.685 69	»	604 19
Traitement du personnel de la douane	15.326 59	15.700 56	373 97	»
Poste.	24.079 42	21.654 28	»	2.425 14
Administration judiciaire.	13.310 26	14.102 07	791 81	»
Inspecteurs des districts.	15.647 64	15.498 42	»	149 22
Police.	50.630 14	41.400 79	»	9.229 35
Milice à pied et à cheval.	5.551 35	7.323 21	1.771 86	»
Prison	12.870 »	12.728 55	»	141 45
Service médical. . .	25.377 60	27.214 60	1.837 »	»
Instruction publique.	14.729 89	14.420 48	»	309 41
Clergé	437 40	437 40	»	»
Inspecteur général .	7.401 18	6.970 79	»	430 39
Divers	8.222 09	11.927 99	3.705 90	»
Ponts et chaussées .	3.183 40	3.248 10	64 70	»
Travaux publics. . .	11.499 52	17.482 80	5.983 28	»
Total. . .	245.372 65	246.817 22	15.727 97	14.283 40
Travaux publics extraordinaires . . .	3.813 85	5.863 49	2.049 64	»
Avances de numéraire.	»	4.229 96	4.229 96	»
Total général.	249.186 50	256.911 67	22.007 57	14.283 40

Les principaux produits formant la base de la richesse du Honduras anglais sont les fruits tropicaux, principalement les bananes, diverses essences de bois de construction, de teinturerie, d'ébénisterie telles que le cèdre, l'acajou appelé mahogany, le bois de rose, le bois de campêche, etc., etc.; tous ces produits auxquels il faut ajouter les éponges et la gomme de sapotille donnent lieu à un commerce relativement important si l'on tient compte que la population de cette possession anglaise ne s'élevait lors du dernier recensement (31 mars 1902), qu'à 38,315 habitants.

L'industrie n'est représentée que par deux scieries mécaniques, une glacière, cinq distilleries, neuf usines de sucre et une fabrique de cigares et cigarettes.

L'agriculture est également peu développée, car sur 4,839,401 acres de superficie 50,000 acres seulement sont cultivées. La culture la plus répandue est celle des bananes qui a donné un rendement de 1,650,800 régimes, celle du maïs suit immédiatement après, puis vient ensuite celle de la canne à sucre; 1,510 acres plantés en cocotiers ont produit 128,200 noix de coco. La récolte du café dont la culture est insignifiante s'est élevée en 1901-1902 à 12,960 livres anglaises. Quant à la culture cacaoière, elle est loin d'être aussi importante que celle des Antilles anglaises; notamment de la Trinité, la production est à peu près nulle bien que ce genre de culture donnerait de très bons résultats.

Les neuf usines sucrières ont produit 1,573,862 livres anglaises de sucre et les distilleries 48,104 gallons de rhum.

Commerce Général.

Pendant l'exercice terminé le 31 mars 1902, le mouvement général des transactions du Honduras anglais a atteint le chiffre de 2,590,013 dollars (13,597,568 fr. 25), dont 1,227,803 dollars (6,445,965 fr. 75), à l'importation et 1,362,210 dollars (7,151,602 francs), à l'exportation, soit une augmentation par rapport à 1901-1902 de 90,676 dollars (476,049 fr.)

Dans le total des importations le commerce spécial (entered for home consumption) figure pour 677,365 dollars (3,556,166 francs 25).

Comparé avec les cinq dernières années, le trafic a été inférieur, surtout pour les importations de 234,834 dollars par rapport à 1896, de 194,294 dollars par rapport à 1897, de 21,107 dollars par rapport à 1898 et a augmenté pendant le dernier exercice de 196,330 dollars sur 1899 et de 29,031 sur 1900-1901.

En ce qui concerne les exportations l'écart a été moins considérable surtout pendant les trois dernières années.

IMPORTATION.

La valeur des différentes marchandises importées au Honduras anglais depuis 1896 se répartit comme suit :

1896.	1897.	1898.	1899.	1900-1901.	1901-1902.
—	—	—	—	—	—
		(En dollars.)			
		Produits d'alimentation.			
553.637	649.421	591.900	482.121	578.669	537.726
		Matières premières.			
42.617	15.191	42.808	30.226	15.121	17.923
		Objets manufacturés.			
758.761	694.226	542.503	460.332	489.400	464.636
		Numéraire.			
107.622	63.259	71.699	58.794	115.582	207.518
1.462.637	1.422.097	1.248.910	1.031.473	1.198.772	1.227.803

De l'examen de ce tableau, il ressort que l'augmentation, constatée en 1901-1902 est due principalement à la grande quantité de numéraire importée, les matières premières ne figurant que pour une valeur insignifiante : 2,800 dollars de plus qu'en 1900-1901. Les produits d'alimentation et les articles manufacturés ont par contre diminué d'une façon sensible. Les achats du Honduras anglais ont fléchi, comparés avec l'année précédente de 62,905 dollars (330,251 fr. 25), déduction faite du numéraire, et ce, malgré l'accroissement de la population. Il s'est donc produit un certain ralentissement dans l'activité des affaires pendant l'exercice que j'examine.

Par article, la valeur des importations se répartit comme suit :

Allumettes	3.618	dollars.
Animaux vivants	33.768	—
Armes	2.074	—
Avoine et fourrage	5.345	—
Beurre	21.185	—
Bière et cidre	18.843	—
Bijouterie	4.350	—
Brosserie (articles de)	1.423	—
Bois de construction et autres	15.950	—
Bougies	4.251	—
Biscuits	3.552	—
Café	6.166	—
Bois de campêche	500	—
Caoutchouc	767	—
Charbon	7.765	—
Chaussures	41.553	—
Chapeaux	13.696	—
Cognacs, eaux-de-vie et rhum	2.707	—
Confiserie	4.268	—

Cordages	13.782	dollars.
Cuirs bruts	1.422	—
Droguerie	19.823	—
Eaux gazeuses	2.694	—
Écaille de tortue	2.993	—
Farine	67.984	—
Fromages	10.979	—
Fruits	1.403	—
Genièvre	1.537	—
Jalousies, chassis	2.028	—
Jouets	1.060	—
Huiles minérales	20.705	—
Instruments de musique	2.082	—
Lampes	3.069	—
Lard et jambon	16.483	—
Légumes	7.108	—
Livres et papeterie	9.844	—
Maïs	1.965	—
Machines	6.963	—
Machines à coudre	1.653	—
Matériel de tramways, téléphone	2.609	—
Munitions et poudre de chasse	3.377	—
Meubles	5.035	—
Noix de coco	3.707	—
Objets manufacturés non dénommés	28.187	—
Parfumerie	7.671	—
Peaux brutes	2.801	—
Peintures et couleurs	6.656	—
Poissons	7.523	—
Poterie et verrerie	7.663	—
Provisions alimentaires	129.581	—
Quincaillerie et coutellerie	34.957	—
Riz	24.503	—
Saindoux	12.488	—
Savons	25.793	—
Sel	2.730	—
Sellerie	1.598	—
Soierie	2.637	—
Sucre	2.202	—
Tabac, cigares, cigarettes	18.804	—
Thé	7.562	—
Toitures métalliques	9.623	—
Tissus de coton	150.672	—
Tissus de laine	10.550	—
Vêtements et confections	16.154	—
Viandes	76.046	—
Vins mousseux	2.164	—
Vins ordinaires	8.186	—
Wisky	8.382	—
Numéraire	207.518	—
Divers	13.966	—
Total	1.227.803	dollars.

Sur ce total il a été réexporté 550,438 dollars de marchandises y compris le numéraire. Si l'on déduit de la valeur totale des importations au Honduras anglais les produits réexportés on obtient un chiffre de 677,365 dollars de marchandises pour la consommation d'une population de 38.315. personnes.

Voici par ordre d'importance la liste des pays qui ont pris part en 1900 : 1901 et 1901-1902 au mouvement commercial avec indication de la valeur :

Provenances.	Années. 1900-1901.	1901-1902.	Augmentation.	Diminution.
Etats-Unis	708.403	662.624	»	45.779
Angleterre. . . .	376.172	337.300	»	38.872
Colonies anglaises.	2.069	920	»	1.149
Mexique	16.417	143.248	126.831	«
Amérique Centrale	77.427	64.195	»	13.232
Allemagne. . . .	11.128	14.615	3.487	»
France.	3.639	3.170	»	469
Diverses.	1.309	1.731	422	»
Total .	1.198.772	1.227.803	130.740	90.501
Aumentation.		31.239		

Les importations des Etats-Unis se sont élevées à plus de la moitié du total général, malgré une perte de 45,779 dollars sur l'exercice précédent. Le pays doit sa prépondérance à sa proximité du Honduras, ce qui permet aux nombreux vapeurs américains qui fréquentent les différents ports de l'Amérique centrale de transporter à Belize (principal port du Honduras anglais), les produits de son industrie à un taux des plus réduits. Le commerce des Etats-Unis a su profiter de cet avantage pour se créer une situation exceptionnelle dans cette colonie ainsi que dans presque toutes les Antilles.

Les marchandises d'origine américaine comprennent un assez grand nombre d'articles. Les principaux sont :

Lard et jambon pour une valeur de 16,464 dollars ; livres et papeterie pour 4,641 dollars ; chaussures, 39,398 dollars ; beurre, 18,026 dollars ; vêtements, 4,107 dollars ; fromages, 7,869 dollars ; tissus de coton 79,946 dollars ; produits pharmaceutiques, 15,758 dollars ; meubles 3,762 dollars ; farine 67,984 dollars ; chapeaux 2,674 dollars ; foin et avoine, 5,013 dollars ; bijouterie, 2,525 ; lampes, 2,460 dollars ; saindoux, 12,488 dollars ; allumettes, 3,389 dollars ; parfumerie, 3,563 dollars ; provisions alimentaires, 63,815 dollars ; cordages, 8,330 dollars ; savons, 2,917 dollars ; articles manufacturés non dénommés, 14,488 dollars ; viandes, 74,872 dollars ; bière, 12,553 dollars ; bougies, 2,774 dollars ; café, 2,799 dollars ; bois de construction, 15,268 dollars ; huiles minérales, 20,705 dollars ; wisky, 2,306 dollars ; tabac, 10,904 dollars ; vins ordinaires, 1,058 dollars ; charbon, 6,713 dollars ;

poisson salé, 5,308 dollars ; machines, 6,203 dollars ; matériel de tramway, téléphone, etc., 2,207 dollars ; légumes, 4,836 dollars ; numéraire, 61,699 dollars.

La Grande-Bretagne dont les ventes ont fléchi de près de 39,000 dollars occupe le second rang comme pays importateur. Les principaux envois se répartissent comme suit :

Eaux gazeuses, 1,707 dollars ; livres et papeterie, 3,905 dollars; chaussures, 1,274 dollars ; beurre, 2,808 dollars ; vêtements, 11,856 dollars ; fromages, 2,690 dollars ; tissus de coton, 70,789 dollars ; tissus de laine, 10,301 dollars ; confiserie, 3,472 dollars ; drogues et médecines, 3,197 dollars ; faïence et verrerie, 2,486 dollars ; meubles, 1,076 dollars ; quincaillerie et coutellerie, 15,762 dollars ; chapeaux, 6,452 dollars ; voitures métalliques, 9,569 dollars ; bijouterie, 1,616 dollars ; peinture et couleurs, 5,500 dollars ; parfumerie, 2,816 dollars ; provisions alimentaires, 60,655 dollars ; riz, 24,150 dollars ; cordages, 5,452 dollars ; soiries, 2,397 dollars ; savons, 22,876 dollars ; articles manufacturés non dénommés, 11,783 dollars ; bière, 6,051 dollars ; cognacs et spiritueux, 1,696 dollars ; genièvre, 1,037 dollars ; wisky, 6,073 dollars ; vins ordinaires, 4,495 dollars ; thé, 7,519 dollars ; charbon, 1,052 dollars ; légumes, 2,267 dollars.

Par le chiffre total de ses importations, le Mexique vient immédiatement après l'Angleterre ; mais si l'on déduit le montant de ses envois en numéraire, soit 130,444 dollars, on constate que la valeur des marchandises importées de ce pays ne s'est élevée qu'à 12,804 dollars. Le Mexique n'occupe donc, en réalité, que le cinquième rang.

Viennent ensuite, après la Grande-Bretagne :

L'Amérique centrale (Guatemala, Honduras, Nicaragua), avec une diminution sur 1900-01 de 13,232 dollars. Tous les animaux vivants : bêtes à corne, chevaux, mulets, etc., proviennent de ces Républiques, et comme le Honduras anglais ne produit pas suffisamment de café pour sa consommation, elles approvisionnent également cette colonie de cette denrée.

L'Allemagne est le seul pays dont les importations ont bénéficié en 1901-02 d'une légère plus-value par rapport à 1900. Les marchandises de cette provenance ont consisté en eaux gazeuses pour 464 dollars ; livres et papeterie, 772 dollars; chaussures, 296 dollars ; fromages, 176 dollars ; tissus de coton, 579 dollars ; droguerie et médecines, 653 dollars ; faïence et verrerie, 1.527 dollars ; armes à feu, 216 dollars ; provisions alimentaires, 2,660 dollars ; jouets, 254 dollars ; articles manufacturés non dénommés, 908 dollars ; bière, 239 dollars ; bougies, 327 dollars ; cognacs et spiritueux, 866 dollars ; genièvre, 379 dollars ; vins mousseux, 353 dollars ; vins ordinaires, 1,681 dollars.

Commerce français.

D'après les statistiques du Honduras anglais les produits français servant de matière au commerce d'importation pendant les six dernières années, sont les suivants :

Nature des marchandises.	1896.	1897.	1898.	1899.	1900-1901.	1901-1902.
			(En dollars)			
Armes	237	178	»	»	»	98
Beurre	169	451	105	»	293	151
Bijouterie	88	74	»	28	76	»
Produits chimiques	167	373	138	296	168	197
Chaussures	371	366	71	»	66	»
Fromages	8	15	41	»	24	10
Livres et papeterie	15	69	»	310	50	24
Objets manufacturés	444	2.330	236	134	260	9
Ornements d'église	»	85	»	»	49	»
Parfumerie	1.373	403	293	398	439	945
Poterie	125	»	»	»	8	»
Provisions alimentaires	480	409	»	41	36	74
Tissus de coton	426	564	10	14	236	»
Vêtements et modes	473	500	264	82	214	252
Vins mousseux	»	»	»	»	»	772
Vins ordinaires	2.314	2.673	1.336	565	1.015	578
Spiritueux	5.123	4.009	2.988	1.473	702	60
Total	11.813	12.499	5.482	3.341	3.639	3.170

Ce relevé ne donne certainement pas une idée exacte de nos ventes au Honduras anglais. En effet, la France n'ayant aucune ligne de navigation desservant cette colonie, beaucoup de nos articles transportés par vapeurs anglais sont compris dans les importations de la Grande-Bretagne ; d'autre part, quelques marchandises d'origine française ayant dû emprunter la voie de New-York, il est à présumer qu'elles figurent aux importations américaines. Il est difficile, du reste, d'en connaître la quantité et la valeur.

Quoi qu'il en soit, il ressort de l'examen de ce tableau que notre commerce d'importation décroît chaque année. Il s'était élevé en 1896 à 11,813 dollars, passant en 1897 à 12,499 dollars, pour tomber graduellement jusqu'en 1901-1902 à 3,170 dollars, soit un écart de 9,000 dollars environ. Les seuls progrès que nous ayons réalisés en 1901-1902 sur l'année précédente portent sur les armes à feu, les produits chimiques, la parfumerie et les vêtements et modes, tous les autres articles sont en diminution. Il serait cependant facile à la France d'augmenter le chiffre de ses affaires, malheureusement nous nous sommes laissés dis-

tancer par les États-Unis et l'Allemagne dont les produits ne sont certainement pas supérieurs aux nôtres. Quant à nos vins ordinaires, nos cognacs, etc, ils pourraient tout au moins, bien que les droits de douane sur ces articles soient assez élevés, regagner le terrain perdu depuis 1896.

On ne peut donc attribuer la diminution dans nos ventes qu'à l'absence complète de voyageurs français dans cette région, et probablement de ce qu'il n'existe pas d'établissements commerciaux français dans cette colonie.

EXPORTATION.

J'ai indiqué plus haut que les exportations du Honduras anglais en 1901-02 avaient atteint le chiffre de 1,362,210 dollars (7,151,602 fr.) en augmentation de 61,645 dollars (323,636 fr. 25) sur l'exercice précédent.

Comparées avec les années 1899 et 1900-01, les exportations se répartissent comme suit :

	1899.	1900-01.	1901-02.
		(En dollars.)	
Produits de la colonie	1.018.444	977.160	811.772
Espèces monnayées	53.238	152.019	390.568
Marchandises étrangères réexportées	206.735	171.386	159.870
Total	1.278.617	1.300.565	1.362.210

L'augmentation de 61,645 dollars pendant le dernier exercice est due aux remises faites en numéraire qui ont été beaucoup plus considérables qu'en 1900-01. Les produits de la colonie et les réexportations ont, par contre, été inférieurs respectivement de 165,388 dollars et de 11,516 dollars.

Voici par catégorie la valeur des marchandises exportées pendant les six dernières années :

1896.	1897.	1898.	1899.	1900-01.	1901-02.
		(En dollars.)			
		Produits d'alimentation.			
158.410	140.319	132.727	147.426	152.631	203.507
		Matières premières.			
1.115.174	1.170.660	1.065.231	1.032.089	969.231	730.082
		Articles manufacturés.			
27.646	39.728	32.114	45.864	26.634	38.053
		Numéraire.			
77.371	53.680	52.521	53.238	152.019	390.568
1.378.601	1.404.387	1.282.593	1.278.617	1.300.565	1.362.210

Il ressort du tableau que tandis que les expéditions de numéraire ont subi depuis 1896 une progression constante, les ventes des matières premières ont baissé graduellement.

En répartissant les exportations selon la nature des produits on obtient les chiffres suivants :

1° Produits d'alimentation.

Bananes et plantains	120.973 dollars.
Bière	7.009 —
Viande et porc salé	2.458 —
Noix de coco	36.865 —
Café	756 —
Confiserie	995 —
Farine	1.971 —
Provisions alimentaires	19.398 —
Riz	1.817 —
Sel	2.646 —
Salsepareille	688 —
Spiritueux	2.542 —
Sucre	728 —
Vins	1.005 —
Divers	3.656 —
Total	203.507 dollars.

2° Articles manufacturés.

Les objets manufacturés comprennent presque exclusivement les produits d'origine étrangère réexportés. Ce mouvement a dépassé de 11,000 dollars celui de 1900-1901.

3° Matières premières.

Les ventes des matières premières de la colonie ont fléchi de 239.139 dollars. Les pertes portent principalement sur les bois de campêche et d'acajou.

Voici le relevé de ces articles :

Acajou	326.658 dollars.
Bois de campêche	302.366 —
Caoutchouc	14.163 —
Cidre	24.660 —
Cuirs verts	6.018 —
Écaille de tortue	14.335 —
Éponges brutes	1.536 —
Gomme de sapotille	38.185 —
Divers	2.161 —
Total	730.082 dollars.

Par pays de destination, la valeur totale des exportations se répartit comme suit :

Pays de destination.	Années 1900-01.	Années 1901-02.	Augmentation.	Diminution.
	(En dollars.)			
Angleterre	613.565	417.262	»	196.303
États-Unis	352.358	723.059	370.701	»
France	121.061	78.656	»	42.405
Allemagne	91.384	26.239	»	65.145
Hollande	40.721	9.861	»	31.860
Russie	36.599	17.888	»	18.711
Amérique centrale	44.877	89.245	44.368	
Total	1.300.565	1.362.210	415.069	354.424
Augmentation	60.645 dollars.			

Dans le total des États-Unis se trouve comprise une somme en numéraire de 380,777 dollars, ce qui réduit les achats du pays à 342,282 dollars, avec une augmentation sur 1900-1901 de 141,443 dollars.

Depuis 1896 les exportations du Honduras anglais aux États-Unis, en numéraire et en marchandises, ont atteint les valeurs suivantes, en dollars :

Années.	Numéraire.	Marchandises.	Total.
1896	76.947	236.050	312.997
1897	53.336	184.851	238.187
1898	46.609	167.718	214.327
1899	53.238	192.626	245.864
1900-1901	151.519	200.839	352.358
1901-1902	380.777	342.282	723.059

Les États-Unis et l'Angleterre sont les deux plus gros acheteurs de produits honduriens. Ces deux pays absorbent, en effet, presque entièrement le commerce d'exportation avec cette différence que tandis que les achats de la Grande-Bretagne ont diminué graduellement pendant les trois dernières années, ceux des États-Unis ont, au contraire, suivi depuis 1898 une progression contante.

Les principaux produits dirigés sur les États-Unis en 1901-1902 se décomposent ainsi :

Bananes et fruits	120.745	dollars.
Cèdre	13.358	—
Gomme de sapotille	38.185	—
Acajou	111.027	—
Caoutchouc	12.466	—
Noix de coco	36.858	—
Vieux métaux	728	—
Eponges	1.449	—
Cuirs verts	6.018	—
Divers	1.448	—
Numéraire	380.777	—
Total	723.059	dollars.

Les achats de la Grande-Bretagne ont subi, ainsi que le fait ressortir le tableau suivant, d'importantes fluctuations pendant les six dernières années :

Années.	Valeur.
1896	760.522 dollars.
1897	769.867 —
1898	853.173 —
1899	860.378 —
1900-1901	613.565 —
1901-1902	417.262 —

Les commandes de l'Angleterre en 1901-1902 se répartissent comme suit :

Bois de campêche	174.110 dollars.
Bois d'acajou	211.415 —
Bois de cèdre	11.130 —
Ecaille de tortue	14.135 —
Caoutchouc	1.697 —
Divers	4.775 —
	417.262 dollars.

La dépression dans les achats de l'Angleterre est uniquement due au ralentissement des expéditions des bois de campêche et d'acajou.

La valeur des produits honduriens dirigés sur l'Amérique centrale (Mexique, Guatemala, Honduras, Nicaragua), a atteint en 1901-1902, le chiffre de 89,245 dollars, soit une augmentation sur 1900-1901 de 44,368 dollars. La presque totalité des achats effectués par l'Amérique centrale ne comprend que des objets manufacturés d'origine étrangère.

L'Allemagne ne s'est approvisionnée pendant le dernier exercice que de bois de campêche pour une valeur de 26,239 dollars. L'année précédente ses achats qui avaient été plus variés s'étaient élevés à 91,384 dollars.

La France est portée dans le tableau des exportations pour 78,656 dollars; dans ce total, les produits n'étant pas d'origine hondurienne figurent pour 38,614 dollars.

Depuis 1896, nous avons participé au commerce d'exportation du Honduras anglais dans les proportions suivantes :

1896, 226,991 dollars ; 1897, 265,842 ; 1898, 95,444 ; 1899, 93,612 ; 1900-1901, 121,061 ; 1901-1902, 78,656.

Nos achats ont consisté en bois de cèdre pour une valeur de 172 dollars, en bois de campêche pour 74,268 dollars et en bois d'acajou pour 4,216 dollars.

En résumé nos transactions avec cette possession anglaise sont insignifiantes.

Réexportations

Pendant les six dernières années les réexportations du Honduras anglais numéraire compris, ont atteint les valeurs suivantes :

	Marchandises.	Numéraire.	Total.
	—	—	—
1896.	227.511	77.371	304.882
1897.	255.743	53.680	309.423
1898.	274.808	52.521	327.329
1899.	207.935	52.238	260.173
1900-1901 . . .	171.386	152.019	323.405
1901-1902 . . .	159.870	390.568	550.438

Les réexportations de marchandises ont subi, comme on le voit, d'importantes fluctuations. En 1896, elles s'élevaient à 227,511 dollars, elles ont progressé jusqu'en 1898, mais à partir de cette époque elles ont diminué graduellement et il est probable que ce mouvement ne fera que s'accentuer par la suite, les Républiques du centre de l'Amérique, dont les ports sont fréquentés par des bâtiments de toutes nationalités, étant aujourd'hui en meilleure situation qu'autrefois pour se procurer directement ce qui leur est nécessaire.

NAVIGATION.

Le mouvement maritime des ports du Honduras anglais s'est traduit pendant l'exercice 1901-1902 par 1,539 navires d'une capacité de 416,420 tonneaux de jauge, savoir :

Entrées.

Voiliers anglais.	322			7.051	
Vapeurs —	70	392		96.868	103.919
Voiliers étrangers	201			11.421	
Vapeurs —	93	394		92.775	104.196
Total . .		786	navires	jaugeant	208.115

Sorties.

Voiliers anglais	330			6.678	
Vapeurs —	70	400		95.122	101.800
Voiliers étrangers	178			12.984	
Vapeurs —	195	373		93.521	106.505
Total . .		773	navires	jaugeant	208.305
Total général . . .		1.559	—	—	416.420

Ces chiffres comparés à ceux de l'année précédente offrent dans leur ensemble une augmentation de 473 navires et 76,323 tonneaux, dont 234 unités avec 37,198 tonneaux à l'entrée et 239 bâtiments avec 39,125 tonneaux à la sortie.

Par pavillon le mouvement de la navigation se répartit comme suit :

Entrées.

Pavillons.	Voiliers. Nombre.	Voiliers. Tonnage.	Vapeurs. Nombre.	Vapeurs. Tonnage.	Total. Nombre.	Total. Tonnage.
Anglais	322	7.051	70	96.868	392	103.919
Américain	52	774	102	55.259	154	56.033
Allemand	3	45	»	»	3	45
Russe	2	765	»	»	2	765
Suédois	1	384	»	»	1	384
Norvégien	18	7.211	91	37.516	109	44.727
Mexicain	15	182	»	»	15	182
Guatemaltèque	5	39	»	»	5	39
Hondurien	100	1.943	»	»	100	1.943
Costa-Rica	1	20	»	»	1	20
Nicaragua	4	58	»	»	4	58
	523	18.472	263	189.643	786	208.115

Sorties.

Anglais	330	6.678	70	95.122	400	101.800
Américain	30	603	100	52.689	130	53.292
Allemand	3	45	»	»	3	45
Russe	2	765	»	»	2	765
Suédois	1	384	»	»	1	384
Norvégien	21	8.560	95	40.832	116	49.392
Grec	1	450	»	»	1	450
Mexicain	13	169	»	»	13	169
Guatemaltèque	7	53	»	»	7	53
Hondurien	95	1.877	»	»	95	1.877
Costa-Rica	1	20	»	»	1	20
Nicaragua	4	58	»	»	4	58
Total	508	19.662	265	188.643	773	208.305

Entrées et sorties réunies.

Anglais	652	13.729	140	191.990	792	205.719
Américain	82	1.377	202	107.948	284	109.325
Allemand	6	90	»	»	6	90
Russe	4	1.530	»	»	4	1.530
Suédois	2	768	»	»	2	768
Norvégien	39	15.771	186	78.348	225	94.119
Grec	1	450	»	»	1	450
Mexicain	28	351	»	»	28	351
Guatemaltèque	12	92	»	»	12	92
Hondurien	195	3.820	»	»	195	3.820
Costa-Rica	2	40	»	»	2	40
Nicaragua	8	116	»	»	8	116
Total	1.031	38.134	528	378.286	1.559	416.420

Par le tonnage, le pavillon anglais occupe le premier rang avec un gain sur 1900-1901 de 468 unités représentant 85,239 tonneaux. Les bâtiments anglais ont donc participé pour la presque totalité à l'augmentation mentionnée au commencement de ce chapitre.

Le nombre de navires américains ayant fréquenté les ports du Honduras anglais en 1901-1902, a été inférieur de une unité et de 1,584 tonneaux à l'entrée et de 17 unités avec 4,135 tonnes à la sortie.

La navigation allemande n'a été représentée pendant le dernier exercice, que par des navires à voiles, tandis qu'en 1900-1901 4 vapeurs avaient mouillé dans le port de Belize.

Le pavillon norvégien qui occupe le troisième rang gagne 37 navires et 6,497 tonneaux comparativement à l'année 1900-1901.

Aucun bâtiment français n'a fréquenté le Honduras pendant le dernier exercice, tandis que l'année précédente notre pavillon avait été représenté par un voilier.

Le mouvement des autres pavillons ne présente que des variations insignifiantes.

BARRON,

Vice-Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 17 DÉCEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 292

ESPAGNE

Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 30 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.		Prix.
272.	— **Possessions anglaises d'Afrique** (Le Cap) : Le commerce du Cap en 1902. — Importation. — Exportation. — Navigation. — Commerce avec la France.	» 20
273.	— **Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 20
274.	— **Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902.. .	» 20
275.	— **Allemagne** :Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres port de la circonscription.	» 20
276.	— **Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville	» 20
277.	— **Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.	» 10
278.	— **Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902	» 30
279.	— **Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation	» 40
280.	— **Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	— **Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902..	» 20
282.	— **Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902..	» 20
283.	— **Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	— **Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902	» 30
285.	— **Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902	» 30
286.	— **Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.	» 30
287.	— **Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales. . . .	» 10
288.	— **Autriche-Hongrie** : Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902	» 20
289.	— **Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902.	» 20
290.	— **Egypte** : Commerce extérieur de l'Egypte en 1902.	» 20
291.	— **Possessions anglaises d'Amérique** (Honduras) : Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902.	» 20

ESPAGNE

Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902 (1).

Barcelone... 1. **Considérations générales.** — Il suffit de jeter un coup d'œil sur les chiffres de l'importation et de l'exportation du port de Barcelone pour voir apparaître nettement le caractère particulier de son commerce.

En laissant de côté les entrées et les sorties qui s'effectuent par voie ferrée, c'est-à-dire par la ligne de France et en examinant le mouvement du commerce extérieur maritime de Barcelone, on constate qu'en 1902 la valeur des importations a été de 330,154,328 pesetas, tandis que celle des exportations n'atteignait que 70,594,836 pesetas, chiffre plus de quatre fois inférieur au précédent. Pendant la même année 1902, le commerce extérieur de toute l'Espagne, non compris les entrées ou sorties d'or ou d'argent, s'est décomposé ainsi :

Importations, 798,480,330 pesetas ;
Exportations, 737,380,228 —

D'où il suit que, abstraction faite de Barcelone, les exportations de tout le reste du royaume, valant environ 667 millions de pesetas, sont, contrairement à ce qui se passe dans le grand port catalan, bien supérieures aux importations qui sont de 468 millions.

Le tableau suivant montre nettement la situation à la fois considérable et bien particulière que Barcelone occupe dans le mouvement économique de l'Espagne :

	Importations.		Exportations.	
	Barcelone.	Espagne sauf Barcelone.	Barcelone.	Espagne sauf Barcelone.
	(En millions de pesetas.)			
Produits manufacturés.	77	167	50	93
Substances alimentaires	44	68	8	266
Matières premières. . .	209	233	12	307
Total. . .	330	468	70	666

(1) A ce rapport étaient joints des tableaux statistiques détaillés, dont on peut prendre connaissance à l'Office national du Commerce extérieur, 3, rue Feydeau.

Ainsi, tandis que l'Espagne est, d'une façon générale, un pays à l'industrie encore modeste qui vend surtout à l'étranger les produits de son sol, Barcelone ne demande guère aux marchés extérieurs que des matières premières. De plus, alors que les produits manufacturés ne constituent même pas le sixième de l'exportation du reste de l Espagne, Barcelone vend à l'étranger pour 50 millions d'objets fabriqués sur une exportation totale de 70 millions.

Enfin, comme on le verra par la suite, les importations faites à Barcelone, surtout pour les matières premières presque égales en valeur à celles achetées par le reste de l'Espagne, sont à destination de la ville même de Barcelone ou de ses environs immédiats.

Si l'on rapproche de ce fait que Barcelone prospère, bien que la balance du commerce lui soit si largement défavorable, on est obligé de conclure que la grande cité catalane trouve dans le marché espagnol des compensations et même des bénéfices. Barcelone est, en effet une grande ville ou plutôt la grande ville industrielle de l'Espagne. C'est dans ses usines que se fabriquent, avec les matières premières venues de l'étranger, la majeure partie des produits manufacturés nécessaires au royaume.

Seule peut-être de tous les grands centres industriels du monde, Barcelone n'a pas de spécialité. Il suffit de voir l'absence presque complète des matières premières exportées de Barcelone pour comprendre qu'il n'existe, aux environs de cette cité, aucun produit naturel dont l'élaboration eût pu provoquer ou aciliter particulièrement l'établissement d'une ville manufacturière. Aucune industrie n'ayant de raison particulière pour venir s'établir à Barcelone, les avantages généraux qui en sollicitaient une ne pouvaient que les attirer toutes.

Des circonstances différentes ont successivement contribué à faire de Barcelone la ville industrielle qu'elle est aujourd'hui.

Tout d'abord, une industrie très importante ne pouvait s'établir en Espagne que dans un port. Non seulement les transports, si difficiles et si coûteux dans cette Péninsule divisée en tant de régions distinctes par la nature même, auraient tellement augmenté, avant leur embarquement, le prix des objets manufacturés dans le centre du royaume, à Madrid par exemple, qu'il leur eût sans doute été impossible de concurrencer à l'extérieur les produits des usines situées près de la mer ; mais, en ce qui concerne le marché espagnol lui-même, la supériorité d'une ville manufacturière maritime est encore évidente. Le littoral de l'Espagne est, en effet, de beaucoup la partie la plus prospère autant par son climat et la valeur naturelle de son sol que par la facilité de sa mise en valeur. Cette région, où se pressent les trois quarts de la population du royaume, est la clientèle indiquée de l'industrie d'un port.

Aujourd'hui encore les voies ferrées ne bordent qu'une partie

seulement des côtes espagnoles ; beaucoup de cantons maritimes de l'Espagne ne communiquent entre eux que par mer. Le cabotage, d'ailleurs, triomphe partout et facilement des chemins de fer.

Des fleuves espagnols l'Ebre est celui dont la vallée ouvre le plus largement et le plus avant la masse montagneuse de l'Espagne. Tout le long des rivages catalans, où les abris sont rares, le commerce, après avoir hésité entre l'Ampuria phénicienne et grecque, tout au nord dans le golfe de Rosas, et la Tarragone romaine, près des bouches du fleuve, s'est définitivement fixé au centre, à Barcelone, en un point que les Carthaginois avaient déjà désigné.

Jusqu'à la découverte de l'Amérique, Barcelone, port et capitale du royaume d'Aragon, devait sa prospérité à son commerce méditerranéen, surtout aux possessions italiennes de ses rois. La réunion des couronnes d'Aragon et de Castille et la découverte des Amériques devait, en détournant de la Méditerranée le commerce du monde, faire passer Barcelone du rang de métropole commerciale à celui de port provincial. C'est alors que le commerce maritime de l'Espagne se divise. Barcelone a le trafic bien réduit de la mer intérieure ; Santander joint aux pêches du nord l'exportation des blés et des laines de Castille ; Cadix et Séville profitent surtout des richesses des Indes.

Au début du XIXe siècle, après la perte des colonies d'Amérique et la ruine amenée en Espagne par les invasions et les guerres civiles, Barcelone, dont le commerce ne prospérait pas, ne doit la première place parmi les ports du royaume qu'à la décadence de ses rivales. Sa fortune ne devait renaître qu'avec l'apparition de la marine à vapeur et le percement de l'isthme de Suez.

Dès que Barcelone n'eut plus à souffrir, pour son commerce au long cours, des retards que les vents du détroit de Gibraltar apportaient trop souvent à la marche de ses voiliers, dès que, par Port-Saïd, elle fut plus proche encore des Philippines que les autres ports de la Péninsule, elle ne tarda pas à concentrer presque tout le trafic des colonies que des tarifs prohibitifs réservaient à la métropole.

Les navires qui partaient du port le plus septentrional de l'Espagne pouvaient compléter leur charge ou assurer leur fret de retour dans les autres ports de la Péninsule que la fréquence de ces communications devait finir par rendre tributaires de l'industrie grandissante de Barcelone. Cette industrie était, à vrai dire, peu variée et les Catalans, assurés d'un quasi monopole dans les colonies, se bornaient à fabriquer pour elles des tissus, des outils et de la quincaillerie assez simple.

Les tarifs douaniers de 1892, en fermant dans une large mesure l'Espagne aux importations étrangères, vinrent donner aux industriels catalans un marché habitué à une production plus variée et plus soignée que celle dont les colonies parais-

saient se contenter. Et c'est de là que date le grand essor de l'industrie catalane.

Tout d'abord, les manufactures déjà installées se développèrent et, ainsi qu'il arrive d'ordinaire en pareil cas, toutes les industries qui n'étaient pas sollicitées, sur un point déterminé, par la présence des matières premières, comme les raffineries dans les régions de canne et de betterave d'Andalousie, les aciéries auprès des minerais de Bilbao, les fabriques de conserves de poisson des ports de Galice, toutes les industries qui ne recherchaient qu'un lieu offrant des habitudes commerciales établies, une main-d'œuvre déjà éduquée, c'est-à-dire des facilités générales de production et d'écoulement, sont venues s'établir à Barcelone. Parmi elles, beaucoup étaient créées par des étrangers, des Français surtout, qui venaient fabriquer en Espagne le produit qu'ils y vendaient déjà avant l'élévation des barrières douanières. Souvent même l'industrie était si nouvelle qu'il était nécessaire d'emmener un personnel ouvrier, comme cela est arrivé par exemple pour les fabriques de tulle, dans lesquelles des tullistes de Calais dirigent encore une bonne part des métiers et ont été les éducateurs des ouvriers indigènes.

La perte des colonies, en enlevant subitement à l'exportation catalane ce qui constituait de beaucoup son meilleur marché, n'a pas ruiné l'industrie de Barcelone, malgré le coup terrible qu'elle lui a porté. Les exportations des produits naturels, facilitées par la hausse du change, ont augmenté la puissance d'achat de l'Espagne, et l'on verra avec quelle activité Barcelone cherche à retrouver, dans d'autres régions, la clientèle que Cuba et les Philippines ne lui offrent plus.

D'ailleurs, beaucoup d'Espagnols établis dans les colonies en sont partis lors des guerres civiles de Cuba et surtout depuis le traité de Paris et sont venus se fixer à Barcelone, avec laquelle ils avaient toujours été en relations. Les capitaux qu'ils y ont apportés ont contribué, par suite, à donner une impulsion nouvelle au développement de l industrie catalane.

La ville, d'ailleurs, ne cesse de s'accroître en étendue.

Du haut des montagnes qui l'environnent, on voit pour ainsi dire la trace matérielle de toutes les étapes que sa prospérité a franchies.

Près du port, la masse grise des maisons pressées les unes contre les autres est nettement délimitée par les pans coupés de la ligne de boulevards où s'élevaient les anciennes fortifications. C'est le « casco », le noyau, la vieille ville enserrée dans ses murailles jusqu'en 1860 et qui fut longtemps tout Barcelone. Dans ses rues étroites, tortueuses et populeuses vit toujours le commerce de la cité. La barrière franchie, une nouvelle ville trois fois plus grande étend le damier de ses rues régulières : c'est l' « Ensanche » ou agrandissement, aux larges voies plantées d'arbres, se coupant à angle droit et dont les

maisons, presque toutes construites depuis quinze à vingt ans à peine, ne renferment guère de magasins.

L' « Ensanche » a fini par rejoindre d'autres villes, qui restaient séparées de Barcelone par la zone militaire et qui, réunies maintenant à la grande cité, n'en forment plus que les faubourgs. Sur les flancs du demi-cercle de montagnes auxquelles s'adosse l'immense capitale de la Catalogne s'étagent de nombreuses villas et partout dans la plaine, de chaque côté de l' « Ensanche », ainsi que sur les rivages de la mer, les cheminées d'usine s'élèvent, les faubourgs ouvriers s'allongent. Dix communes distinctes se sont ainsi fondues en une seule. Passant en quelques années de 250,000 à près de 600,000 habitants, Barcelone est maintenant en Europe la seconde ville des pays latins.

II. — L'industrie de Barcelone et de la Catalogne en 1902.

On verra plus loin que la valeur des produits manufacturés exportés de Barcelone à l'étranger est légèrement inférieure, en 1902, de 5 millions de pesetas au chiffre de 1901. L'industrie catalane n'en a pas moins été, pendant l'année qui vient de s'écouler, d'une remarquable activité, malgré les troubles causés per les nombreuses grèves et surtout par les mouvements si violents du mois de février. Non seulement l'augmentation de l'importation des matières premières à Barcelone, qui est passée de 178 millions de pesetas à 209 millions, montre la vitalité de son industrie, mais il suffit de considérer que, en 1902, l'Espagne a vendu à l'étranger pour 42 millions de pesetas de matières premières et de denrées alimentaires de plus qu'en 1901, tout en demandant aux marchés extérieurs pour 16 millions de moins d'objets fabriqués, pour comprendre que le marché espagnol a fait plus largement appel qu'auparavant aux industries nationales.

En ce qui concerne l'industrie catalane, deux tendances déjà sensibles pendant ces dernières années se sont particulièrement accusées en 1902 : l'établissement d'usines hors des limites de la commune de Barcelone et l'apparition d'industries toutes nouvelles en Espagne.

L'annexion à Barcelone des villes et des faubourgs environnants a été, à beaucoup de points de vue, particulièrement prématurée et de nombreuses industries établies dans les quartiers récemment englobés souffrent de se trouver brusquement soumises aux charges de la grande cité.

Non seulement le renchérissement de la vie matérielle des ouvriers entraîne l'augmentation de leurs salaires, mais les nouveaux droits d'octroi, augmentés encore par le tarif de 1902, frappent lourdement les matières premières indispensables à l'industrie.

Quelques chiffres à ce sujet peuvent être intéressants pour ceux de nos compatriotes qui seraient désireux d'établir en Catalogne une industrie.

L'huile minérale pour le graissage des machines coûte, en Russie, environ 9 pesetas les 100 kilog., 10 aux Etats-Unis, 13 en Angleterre, 14 en Allemagne et en Belgique, 16 en Italie et 24 en France où elle doit acquitter des droits de douane. Ces droits s'élèvent, en Espagne, à 50 pesetas sur le poids brut de cette matière dont les 100 kilog. coûtent ainsi 80 pesetas auxquels il faut ajouter encore 14 pesetas dans l'enceinte municipale de Barcelone.

La glace, l'acide acétique, l'acide sulfurique, les silicates, la soude caustique paient, en entrant à Barcelone, de 4 p. 50 à 60 pesetas les 100 kilog.

C'est ainsi qu'une fabrique de couleurs, d'une production annuelle moyenne de 100,000 kilog., devra payer, si elle est établie à Barcelone, en droits de « consumos », sur les 120,000 kilogrammes d'acide sulfurique et les 300,000 kilog. de glace nécessaire à sa production, environ 22,000 pesetas de plus que si elle était dans la ville voisine de Badalone.

Une usine de « marcirizaje », produisant annuellement 300,000 kilogrammes, et qui en consume le double de soude caustique, trouvera un bénéfice de 30,000 pesetas par an à être installée hors de Barcelone. Il en est ainsi dans des proportions plus ou moins fortes de toutes les industries. Aussi, dans ces dernières années, presque toutes les usines nouvelles se construisent hors de Barcelone. La petite ville de Badalone, sur le bord de la mer, à quelques kilomètres à peine de Barcelone, en renferme un grand nombre, mais les industriels de Badalone n'ont dans cette ville que leur centre de fabrication ; leurs bureaux sont dans la grande ville où se font toutes leurs opérations commerciales. C'est également par le port de Barcelone que passent la presque totalité des importations et des exportations de Badalone, dont la vie économique est trop liée à celle de la capitale de la Catalogne, pour qu'il soit utile de la distinguer au cours de cette étude.

Beaucoup plus indépendants sont les développements industriels des villes de Vich, de Tarrasa, de Sabadell, de Mataro, surtout, centre manufacturier déjà ancien, où la fabrication des tissus de coton prend chaque année une plus grande extension; mais si, en raison de l'importance et, souvent, de la spécialisation de leurs fabrications, ces diverses villes ont en elles-mêmes leur propre marché, Barcelone n'en reste pas moins leur port commun. Si l'on excepte d'une part l'industrie du liège, centralisée dans la province de Gérone, dont Palamos est à la fois le port le plus important et le principal centre de production, et, d'autre part, la ville si active de Reus, tributaire du port voisin de Tarragone, toute l'industrie catalane dépend de Barcelone.

Le mouvement qui tend à établir hors de sa capitale les manufactures de la Catalogne n'en est pas moins intéressant, car il ne peut que hâter l'exploitation des richesses que renferme le sol catalan et donner ainsi naissance à une industrie intimement liée au pays lui-même.

Dans cet ordre d'idées, l'année 1902 a vu se créer dans cette région une usine sur laquelle il convient de donner quelques détails, car elle est peut-être, dans son genre, l'une des plus importantes du monde. C'est l'usine d'acide arsénieux, Gironès et Henrich.

Les gisements de fer arsenical de Catalogne étaient connus depuis assez longtemps, mais aucun n'était l'objet d'une exploitation régulière, lorsque MM. Gironès et Henrich, concessionnaires des mines de Caralps et Ribas, sur la frontière française, envoyèrent en 1898 des échantillons de leur minerai qui contenait 35 0/0 d'arsenic dans les centres métallurgiques étrangers. De nombreuses propositions d'achat leur étaient faites, lorsqu'un capitaliste barcelonais, M. Girona, se décida à commanditer MM. Gironès et Henrich pour leur permettre de traiter eux-mêmes leur minerai. Une usine vient, à cet effet, d'être installée à Badalone, où elle occupe une superficie de 72,000 mètres carrés.

Cette usine, qui produira, lorsqu'elle sera en pleine activité, 4,500 tonnes par an d'arsenic blanc en poudre, en fabrique déjà, paraît-il, environ 3,500. L'Espagne ne consommant environ que 50 tonnes d'arsenic par an, presque toute la production de la nouvelle usine est exportée en Europe et en Amérique.

Il y a là un exemple assez rare d'une industrie vraiment nationale, exploitant sur le territoire espagnol un produit de son sol avec des capitaux espagnols ; le fait mérite, par suite, d'être signalé, en raison même de son caractère exceptionnel.

Il est toutefois une industrie qui a pris, dans ces dernières années, un essor vraiment remarquable en Catalogne : c'est la construction du matériel électrique que l'on aurait pu croire réservé longtemps encore à l importation étrangère.

En effet, la Société « Industria Electrica » construit maintenant des dynamos de 800 chevaux. Elle a installé la ligne des tramways suburbains de Barcelone à Horta, le funiculaire qui fait l'ascension du Tibidabo, la plus élevée des hauteurs qui dominent Barcelone.

Soller et Ballels fabriquent des dynamos de plus petite dimension ; Vivo Torres, des ascenseurs électriques ; Planas y Flaquer, de Gérone, des turbines électriques.

Les droits de douane sur les fils électriques, devenus prohibitifs depuis qu'ils ont été portés de 18 à 125 pesetas par 100 kilogrammes, ont provoqué la création de trois usines :

1) L'usine Girelli, au capital de 1,500,000 pesetas établie à Villanova par des industriels de Milan ;

2) La Compagnie Electrica Espanola, calle S.-Beltran, à Barcelone ;

3) L'usine Nuntadas y Cie, G. Valencia, à Barcelone, qui fabrique des fils plus fins.

Toutes les variétés de fils avec recouvrement de coton, isolement de caoutchouc, tresse de fils, cirages extérieurs, sont faites dans ces trois établissements. Le seul fil que la Catalogne demande encore à l'étranger est le fil de cuivre pur électrolytique. Mais comme ce produit est déjà protégé par un droit de 40 pesetas par 100 kilog., il est probable que l'on ne tardera pas à le fabriquer également dans ce pays et, il y a là, en tout cas, une nouvelle industrie à créer.

C'est également un droit de douane porté de 10 à 200 pesetas les 100 kilog. sur les charbons électriques pour lampes à arc, qui a favorisé la création de la Compania Fabril de Carbones Electricos en activité depuis un an, au capital de 2 millions de pesetas.

Depuis deux ans un ingénieur français, M. G. Angenault, a établi à Barcelone, 67, calle Aribau; une fabrique de lampes à incandescence. Il existe une fabrique importante du même genre à Madrid, il va s'en installer une troisième à Barcelone qui aura surtout en vue la régénération des filaments usés.

Depuis trois ans, la « Central Catalana de Electricidad » qui assure, avec la Compagnie française du gaz Lebon, l'éclairage de Barcelone, fabrique des lampes à arc.

Une industrie assez prospère en Espagne, la fabrication du carbure de calcium est particulièrement active en Catalogne. Les deux importantes usines de Berga et d'Esparraguera prennent plus d'extension, et l'année dernière, il en a été créé deux autres à San-Quirico et à Camdemolas.

Enfin, l'utilisation de la houille blanche, appelée à donner la vie aux régions montagneuses de la Catalogne, paraît devoir passer du domaine de la théorie dans celui de la pratique.

On travaille activement à transporter à Vich une force de 5,000 chevaux environ. Cette installation sera terminée dans quelques mois. Il est très sérieusement question de transporter jusqu'à 150 à 200 kilomètres la force produite par les eaux de la Sègre supérieure.

C'est également à l'électricité que l'on aura recours pour la prolongation jusqu'à la frontière française, de la voie ferrée de Barcelone à Ripoll, qui serait continuée jusqu'à Puigcerda, où la jonction se ferait avec la ligne française d'intérêt local à construire par Villefranche de Conflans et Montlouis.

Avenir de l'industrie catalane.

Pendant longtemps l'Espagne a paru devoir se contenter d'être un pays de production de matières premières et de denrées alimentaires. Son industrie, peu active, se bornait à approvisionner le marché colonial où elle jouissait d'un monopole

de fait. Les habitants de la métropole semblaient renoncer à se procurer des objets manufacturés autrement qu'en les échangeant avec ceux des nations plus industrieuses contre les produits du sol et du sous-sol de la Péninsule.

On a vu à la suite de quelles circonstances l'industrie espagnole a pris naissance et s'est développée. Elle prendra sans doute encore plus d'extension dans l'avenir à l'abri de ses tarifs protecteurs et en partie prohibitifs. Le principal obstacle à son essor, réside dans l'insuffisance des moyens de communications ; mais cet état de choses, qui nuit à la mise en valeur du territoire, tend à se modifier. En Catalogne, s'il existe encore des régions étendues d'un accès très difficile ou même impossible, on voit les districts les plus riches, comme ceux qui avoisinent Barcelone, desservis par un réseau suffisant de voies ferrées.

Non seulement l'augmentation de richesse que la facilité croissante des communications apportera à la Catalogne fera de ses habitants de meilleurs clients pour les fabricants qui s'établiront parmi eux, mais beaucoup d'industries ayant pour objet l'exploitation directe des richesses du sol y deviendront possibles. Toutefois les Espagnols habitués à s'intéresser presque exclusivement aux exploitations minières et surtout agricoles ne recherchent qu'avec timidité les valeurs industrielles. Il y a là encore pour les étrangers une place importante à prendre. Si les produits de leurs usines franchissent en moins grand nombre depuis quelques années la frontière espagnole, les capitaux et les initiatives des étrangers paraissent pouvoir s'employer encore utilement à la création de certaines industries sur le territoire même de l'Espagne. Nos compatriotes, qui étaient plus particulièrement désignés, par le voisinage des deux pays et par des affinités de race, à prendre part à ces entreprises, ont été, en effet, les premiers à s'intéresser aux industries catalanes. La récente enquête sur la fortune française à l'étranger a montré l'importance de la situation qu'ils occupent encore dans cette région, mais malgré les avantages qu'offrait à leur initiative cette situation déjà acquise bien des branches d'industrie, dont les capitaux français auraient peut-être pu s'assurer l'exploitation, telles que les tramways, l'éclairage électrique et les chemins de fer d'intérêt local, sont maintenant entre les mains des Belges, des Anglais et des Allemands.

Cependant, il n'est pas téméraire de penser que nos nationaux pourraient encore, avec un peu d'esprit d'initiative, trouver le moyen de faire fructifier leurs capitaux en Catalogne. Cette région possède, en effet, de grandes richesses naturelles, en partie inexploitées, et dont la mise en valeur donnerait, croit-on, des résultats satisfaisants. Mais il conviendrait de procéder avec beaucoup de prudence, et de venir étudier sur place avec soin les entreprises à réaliser avant d'engager des capitaux plus ou moins considérables.

III. — Le commerce de Barcelone en 1902.

IMPORTATION.

Barcelone étant surtout une grande cité industrielle, il convient d'examiner d'abord ses importations qui ont atteint une valeur de 330,154,328pesetas en 1902, et dont les matières premières, nécessaires aux nombreuses usines et fabriques, situées dans la ville elle-même ou dans les centres manufacturiers environnants, constituent la part la plus importante.

Ainsi que l'indique le tableau suivant, le chiffre de l'importation en 1902 est supérieur de 38 millions de pesetas à celui de l'année précédente et, signe évident de la prospérité de la Catalogne, cette augmentation est due aux matières premières, alors que les entrées des substances alimentaires et des objets fabriqués ont un peu diminué.

Importations dans le port de Barcelone en 1900, 1901 et 1902 :

	Matières premières.	Substances alimentaires.	Objets manufacturés.	Total.
	—	—	—	—
		(Pesetas.)		
1900 . .	156.488.865	31.948.015	97.886.037	286.322.917
1901 . .	175.903.508	46.474.715	69.668.065	292.046.288
1902 . .	208.801.938	44.311.932	77.040.408	330.154.328

Matières premières.

L'augmentation de l'importation des matières premières à Barcelone porte sur tous les principaux produits ainsi qu'il ressort des chiffres suivants :

Valeur des principales matières premières importées à Barcelone pendant les trois dernières années :

Matières.	1900.	1901.	1902.
—	—	—	—
		(Pesetas.)	
Coton	72.459.862	82.957.568	84.886.463
Charbon.	32.961.631	25.703.785	36.353.997
Peaux brutes.	10.520.980	13.928.980	14.239.318
Tripes et suifs.	2.690.716	8.189.357	8.566.663
Laines.	475.300	5.941.208	8.533.413
Bois ordinaires.	1.871.745	7.391.578	7.399.216
Graines oléagineuses	4.631.888	5.970.409	7.004.546

Plus de la moitié des 208 millions de matières premières importées à Barcelone est représentée par deux produits, le coton, pour 84 millions, et le charbon pour 36.

Charbon. — Comme on vient de le voir, les importations de

charbon à Barcelone en 1902, se sont élevés à 695,506 tonnes et à 36 millions de pesetas, dépassant le chiffre qu'elles avaient atteint en 1901.

Comme toujours l'Angleterre fournit presque toute la houille consommée à Barcelone, 677,541 tonnes, représentant près de 30 millions de pesetas. La France n'en a vendu que pour 2,000 pesetas. Les États-Unis et la Belgique dont le charbon était apparu pour la première fois sur le marché catalan en 1901 ont légèrement accru leurs importations, passant les premiers de 2,100 tonnes à 2,600, la seconde, de 1,100 à 1,800 tonnes.

Charbon de bois. — Malgré son peu d'importance relative il y a lieu de signaler l'importation du charbon de bois à Barcelone. Pour la cuisine et pour les « braseros » qui constituent encore dans un grand nombre d'habitations catalanes le seul mode de chauffage usité, le charbon de bois est nécessaire. Il provient exclusivement de Sardaigne. Si l'on considère que la flotille des petits voiliers qui le transporte arrive d'une quinzaine de ports sardes, c'est-à-dire de tous les points du littoral de l'île, on conçoit que ce ne sont pas des conditions particulièrement avantageuses d'installation et d'exploitation qui ont pu, en un endroit déterminé, assurer le développement de ce commerce. Dans les régions forestières maritimes guère plus éloignées de Barcelone l'industrie primitive du charbonnier pourrait s'établir vraisemblablement avec les mêmes chances de succès qu'en Sardaigne, et concourir avec l'île italienne à l'approvisionnement de la Catalogne. La Corse et certaines régions de l'Algérie, comme la Kabylie, sembleraient en situation de prendre part à ce commerce.

La Sardaigne augmente du reste ses envois de charbon de bois qui de 20,640 tonnes en 1901 ont atteint en 1902 plus de 35,000 tonnes valant 2,600 pesetas. Les frets des petits voiliers italiens qui les transportent sont de 14 à 15 fr. la tonne, les frais de déchargement la perte due au déchet sont de 6 pesetas la tonne environ et le prix de vente est en moyenne de 11 pesetas les 100 kilog.

Coton. — Ce produit qui donne lieu aux transactions commerciales les plus importantes de Barcelone vient toujours pour la plus grande partie des États-Unis, qui, en 1902, sur une valeur totale de 84 millions, en ont vendu pour 70.

Les chiffres suivants, qui ne se rapportent pas exactement à l'année 1902, mais à la campagne 1901-1902 et en l'espèce aux cotons reçus à Barcelone du 21 octobre 1901 au 16 septembre 1902, indiquent les provenances :

Nouvelle-Orléans	137.999	balles.
Savannah	60.588	—
Charleston	31.400	—
Galveston.	21.025	—
New-York.	16.635	—
Total des États-Unis :	267.647	balles.

Alexandrie	29.614	balles.
Smyrne	3.763	—
Messine	600	—
Colon	919	—
Marseille	24.891	—
Liverpool	7.762	—
Gênes	5.669	—
Anvers	50	—
Total de l'importation :	340.915	balles.

Une des particularités de cette importation est le grand nombre des destinataires. Le coton arrivé des États-Unis était adressé à 183 maisons; les 29,614 balles venues d'Alexandrie à 58 industriels.

Autres matières premières. — A côté de la fabrication des tissus de coton, qui ont toujours été sa principale industrie la Catalogne s'occupe de plus en plus de fabriquer des lainages et si elle n'en exporte encore que pour un chiffre insignifiant, le marché espagnol lui en demande chaque jour davantage. La production en laine de l'Espagne est devenue insuffisante pour cette industrie qui est obligée de prendre une bonne part de sa matière première à l'étranger, et la laine est même le produit dont l'importation à le plus augmenté ces dernières années, passant de 475,300 pesetas en 1900 à plus de 8 milions et demi en 1902. Les statistiques de la douane espagnole indiquent que l'Angleterre et l'Italie, c'est-à-dire les entrepôts de Liverpool et de Gênes, ont, en 1902, fourni presque toute cette laine, la première pour plus de 5 millions et demi, la seconde pour plus de 2 millions et demi. L'Amérique du Sud seul centre producteur de laine en communications directes avec Barcelone, n'en a envoyé à ce port que pour une valeur insignifiante.

Il n'en est pas de même des **peaux brutes** et des **suifs, tripes et tendons.** Si, sur les 14 millions de peaux importées, l'Angleterre en envoie près de 3, la République Argentine en vend pour plus de 7, les autres États sud-américains pour près de 2 millions. Enfin la République Argentine fournit pour plus de 4 millions, et les autres États du même Continent pour plus de 2 millions 1/2 sur les 8 millions 1/2 de tripes et de suifs importés.

Les **graines oléagineuses** viennent comme l'année précédente, surtout des États-Unis. La France qui a longtemps tenu de beaucoup le premier rang pour cette importation est maintenant bien distancée.

Sur les **sept millions de bois de construction** reçus à Barcelone la plus grande partie soit 5 millions 1/2 proviennent du nord de l'Europe. Le Canada en a aussi vendu pour plus de 2 millions.

Les **douelles sont fournies** presque toutes par les États-Unis, et le **bois précieux** par l'Amérique centrale.

Le **pétrole**, dont l'importation totale s'élève à 2,800,000 pesetas, provient pour les deux tiers de la Russie, et pour le quart des États-Unis.

C'est l'Allemagne qui expédie à Barcelone la majeure partie du **fer blanc**, l'Angleterre qui vend le plus de **cuivre**, de **zinc** et d'**étain**.

La **cire**, la **stéarine** et la **paraffine** viennent en quantité presque égales de l'Asie et de l'Afrique.

Il n'y a pas d'autre matière qui donne lieu à une importation supérieure à un million de pesetas.

Substances alimentaires. — C'est l'Espagne qui fournit à Barcelone la plus grande partie des substances alimentaires qui lui sont nécessaires. Des 44 millions de pesetas que Barcelone achète à l'étranger, la moitié, environ 20 millions, est représentée par le blé que la Péninsule ne produit pas encore en quantité suffisante pour sa consommation, et que Barcelone demande à la Russie méridionale et à la Roumanie pour environ 11 millions, à l'Argentine pour près de 6, et aux États-Unis pour 2 1/2.

Les autres substances alimentaires sont de celles que l'Espagne ne produit pas, des denrées coloniales d'abord, du café pour 8 millions, autrefois presque complètement originaire de Puerto Rico et depuis la perte de cette colonie, provenant surtout du Brésil et du Venezuela.

Le **cacao**, pour 4 millions, nécessaire à la grande consommation de chocolat que fait l'Espagne, vient pour plus de la moitié de la colonie de Fernando-Poo.

Enfin, la **morue**, un des aliments les plus consommés en Espagne, représente une importation de plus de 3 millions de pesetas.

La Norvège et l'Islande danoise font presque seules ce commerce.

Les importations françaises un peu supérieures à celles de l'année précédente valent à peine 200,000 pesetas, malgré les primes que nous donnons à l'exportation de cette denrée.

Objets fabriqués.

L'industrie catalane, malgré les progrès considérables qu'elle a réalisés au cours de ces dernières années, n'est pas encore en état de suffire à tous les besoins de l'Espagne, et Barcelone a encore reçu pendant l'année 1902 pour 77,040,408 pesetas d'objets fabriqués. Ce chiffre est même supérieur de 8 millions à celui de l'année précédente.

Pendant les trois années 1900, 1901, 1902, les quantités de marchandises importées ont été sensiblement les mêmes et l'augmentation constatée pour 1902, doit être attribuée surtout

à des fluctuations dans la valeur de certains de ces objets qui avaient subi une baisse en 1901.

Importation des articles fabriqués.

1900	62.986 tonnes.	97.886.037 pesetas.
1901	63.758 —	69.668.065 —
1902	64.920 —	77.040.408 —

Malgré la façon de plus en plus satisfaisante dont s'est soldée en 1902, la balance du commerce de l'Espagne, ce pays a acheté à l'étranger pour une moindre valeur de produits manufacturés dont il a dû cependant, étant plus riche, faire une plus grande consommation. L'industrie nationale, celle de Catalogne surtout, n'a pu malgré l'augmentation subvenir à tous ses besoins, et les producteurs catalans ont dû compléter leurs stocks avec des produits fabriqués à l'étranger. C'est ce qui explique que, pendant que l'importation des objets manufacturés diminuait dans toute l'Espagne, elle se maintenait à l'endroit même où l'industrie locale semblait devoir plus particulièrement l'écarter.

Une part importante de ces importations est, en effet, constituée par des objets auxquels l'industrie catalane semble s'être le plus spécialement consacrée, les tissus par exemple. D'autres achats faits à l'étranger de divers articles tels que les filés, certains produits chimiques, des machines ou du matériel de construction navale, tout en montrant que l'industrie catalane ne se suffit pas encore à elle-même, indique cependant la prospérité de ses fabricants dont l'outillage est encore incomplet, mais dont l'activité n'a pas diminué.

Les tableaux suivants indiquent la valeur et la provenance des principaux objets fabriqués importés à Barcelone en 1902 :

Filés et tissus divers.

	Total.	France.	Angleterre.	Allemagne.	Italie.	Belgique.
Filés et tissus de coton	2.553	152	2.260	89	9	5
Lin et jute.	4.117	497	1.957	240	33	1.059
Laine	2.887	703	1.963	189	11	»
Soieries	1.367	291	300	44	99	»
Total. . .	10.924	1.642	6.480	362	152	1.065

Produits chimiques.

	Total.	France.	Angleterre.	Allemagne.	Italie.
Drogues minérales et végétales	1.205	259	185	91	260
Couleurs, encres, vernis.	2.271	393	296	1.695	80

	Total.	France.	Angleterre.	Allemagne.	Italie.
Extraits colorants . .	2.163	1.143	493	173	297
Produits chimiques .	10.110	2.896	3.499	2.163	179
— pharmaceutiques . . .	525	169	174	62	15
Amidon et fécule pour l'industrie	2.783	47	332	1.032	223
Parfums	79	79	38	109	89
Total. . . .	19.136	4.986	5.017	5.325	1.143

Les chiffres de ces tableaux expriment des milliers de pesetas.

EXPORTATION.

On a vu combien le commerce de Barcelone avait un caractère différent de celui du reste de l'Espagne. Alors que le reste du royaume continue à être presque exclusivement un pays de production de substances alimentaires et de matières premières, les 5/7 des exportations du grand port catalan se composent en 1902, d'objets fabriqués.

Matières premières, 12,054,133 pesetas; substances alimentaires, 8,630,293 pesetas; objets fabriqués, 50,010,409 pesetas; exportation totale, 70,594,835 pesetas.

La seule substance alimentaire qui ait jamais donné lieu à Barcelone à une exportation importante, le vin, a perdu depuis 1892, son principal débouché, la France, et l'industrie n'a plus dans les colonies un marché dont elle avait le quasi monopole. Ces deux causes, la dernière surtout ont provoqué en quelques années une diminution de plus de moitié dans les exportations de Barcelone.

Elles ont été :

En 1897, de 176,300,000 pesetas ; 1898, de 147,700,000 pesetas; 1899, de 116,300,000 pesetas ; 1900, de 106,900,000 pesetas; 1901, de 75,000,000 de pesetas ; 1902, de 70,500,000 pesetas.

Ces chiffres ne doivent pas cependant faire croire à la décadence du commerce et surtout de l'industrie. Celle-ci a résisté à la crise qu'elle a traversée. Et si l'on considère qu'en 1897, sur les 176 millions d'exportations, 133 étaient destinés à Cuba et à Puerto-Rico, et aux Philippines, qui n'ont plus acheté en 1901 que 2 millions sur les 75 vendus par Barcelone à l'étranger, on se rend compte de la vitalité de l'industrie catalane qui a su pendant la même époque porter de 43 millions à 73 le chiffre de ses exportations dans les pays autres que ses anciennes colonies.

L'accroissement de valeur du marché national a compensé dans une large mesure la diminution des ventes effectuées hors

d'Espagne et permis au négoce de Barcelone de s'organiser pour conquérir à l'extérieur des débouchés nouveaux.

La différence entre le chiffre d'exportations réalisé en 1901 et celui de 1902, différence qui est de beaucoup la plus faible constatée depuis la guerre hispano-américaine, semble marquer un point d'arrêt dans leur diminution et le début de progrès réels.

Matières premières et substances alimentaires. — Les exportations de matières premières pour 12 millions et celles des substances alimentaires pour 8 1/2, marquent une très légère augmentation sur les chiffres de l'année précédente. Ces exportations comprennent surtout pour les matières premières, des tartres et lies de vin, de la réglisse, des peaux, de la laine et des engrais, et pour les substances alimentaires, du vin, des amandes, de l'huile et des fruits divers.

Les rapports précédents ont indiqué les causes de la diminution si considérable du vin de Barcelone. Tant que la France ne fera pas appel pour le coupage aux vins alcoolisés d'Espagne, il est très probable que cette exportation ne retrouvera pas sa prospérité d'autrefois. Les autres marchés, en effet, que peut chercher à conquérir la viticulture espagnole comme ceux de l'Amérique du Sud, ne s'approvisionneront pas aussi naturellement que le faisait la France dans les régions desservies par le port de Barcelone. C'est à Tarragone, à Valence, à Malaga surtout, et à Cadix, que les navires partis le plus souvent de Barcelone, à destination d'outre-mer, compléteront par du vin et produits naturels du sol leur chargement composé déjà partiellement d'objets manufacturés du grand port catalan.

D'ailleurs, on ne saurait trop le répéter, les matières premières et les substances alimentaires qui composent presque toute l'exportation de l'Espagne ne constituent pour ainsi dire qu'un commerce occasionel pour Barcelone dont l'exportation essentielle est celle des produits manufacturés.

Objets manufacturés. — L'industrie de Barcelone n'a pas de spécialité bien marquée. Presque tous les produits des manufactures catalanes se retrouvent à l'exportation, classés par la douane espagnole sous trente rubriques différentes parmi lesquelles une dizaine représentent un chiffre d'affaires supérieur à un million de pesetas, depuis les tissus de coton pour 18 millions jusqu'aux éventails pour plus d'un million, en passant par le papier, pour plus de 8 millions 1/2, les bois travaillés et les meubles pour 7, la bijouterie, la quincaillerie, les drogues, les soieries et les cuirs, au total 50 millions contre 55 en 1902.

Cette diminution de cinq millions est partagée d'une façon à peu près uniforme entre tous les produits manufacturés, ce qui semblerait indiquer qu'elle est due aux troubles apportés dans l'industrie par les grèves de février 1902.

Commerce de Barcelone avec la France et les pays où les exportations catalanes font concurrence aux nôtres.

Le chiffre des importations de la France à Barcelone a été presque exactement le même en 1902 qu'en 1901, 12,283,138 pesetas au lieu de 12,243,265. Il n'y a pas, en effet, de cause apparente qui ait pu modifier le chiffre des importations françaises.

On a vu dans les précédents rapports comment nous avons perdu la situation longtemps prépondérante que nous occupions dans le commerce de la Catalogne.

Actuellement, parmi les matières premières et les substances alimentaires qui constituent la majeure partie de ces importations, il en est peu que le sol de la France ou de ses colonies pourrait produire à des prix assez avantageux pour venir à Barcelone concurrencer ceux que ce port reçoit d'autres pays étrangers. Nous devrions, semble-t-il, vendre beaucoup plus de morue que nous le faisons, et il conviendrait d'examiner si nos forêts de Corse ou d'Algérie ne pourraient pas lutter avec celles de Sardaigne pour l'approvisionnement de la Catalogne en charbon végétal. Mais, pour ne citer que quelques produits, ce n'est que fort exceptionnellement que nous avons pu vendre du blé à Barcelone; il y a peu de chances que même nos houilles du Midi puissent remplacer les charbons anglais, et, si la culture du coton au Soudan répond un jour aux espérances fondées sur elle, il se passera de très nombreuses années avant que nous puissions songer à exporter ce produit.

Quant aux objets manufacturés, le développement de l'industrie indigène favorisé par l'élévation des tarifs protecteurs, ne peut que rendre illusoire l'espérance d'une augmentation importante des exportations françaises. Le faible excédent constaté, en 1902, dans nos ventes d'objets fabriqués à Barcelone, qui sont passés de 8,244,318 à 8,636,193, peut être considéré comme satisfaisant, si l'on songe que, la même année, l'Allemagne et l'Angleterre, qui nous avaient supplantés, ont vu, la première diminuer le chiffre total de ses importations d'environ 200,000 pesetas, et la seconde vendre pour 20 millions d'objets fabriqués, au lieu de 28 en 1901 et 35 en 1900.

Tous les produits manufacturés courants étant ou devant être avant longtemps fabriqués en Catalogne, c'est par l'émigration de nos capitaux beaucoup plus que par la vente des produits des usines de France que nous obtiendrons dans le pays la situation que le voisinage, nos affinités de race, et l'ancienneté de nos relations semblent devoir nous assurer.

Les exportations dont la France paraît pouvoir conserver le plus longtemps dans le monde un quasi monopole, c'est-à-dire les produits de luxe et de goût n'ont en Espagne et surtout en

Catalogne qu'un débouché fort restreint. D'une façon générale, le pays n'est pas assez riche pour devenir un client important de notre industrie de luxe, et même dans les milieux fortunés le goût n'est pas encore suffisamment affiné.

L'éducation artistique des Catalans est encore à faire, et leur engouement actuel pour cette adaptation d'art nouveau qu'est leur « style moderniste », a, malgré quelques essais heureux, développé surtout le goût des œuvres lourdes et prétentieuses que fabriquent en si grande quantité l'Allemagne et l'Autriche et que les artisans locaux produisent déjà à profusion.

Les artistes catalans, dont certains ont un beau talent sont beaucoup plus appréciés hors de chez eux que dans leur pays natal.

Si la Catalogne n'offre pas un très grand débouché à nos produits, nous n'en devons pas moins à un autre point de vue nous occuper du commerce de cette région, et suivre avec attention les progrès de l'industrie catalane pour ne pas nous laisser distancer par elle sur d'autres marchés.

En France même, l'importation catalane, qui avait pu, grâce à la hausse du change, réaliser certains progrès, accuse une diminution sensible. Après être montée en 1901 à 15 millions de pesetas, la vente en France des produits manufacturés, originaires de Barcelone est descendue en 1902 à 11 millions.

C'est la première fois depuis de nombreuses années que l'exportation catalane dans notre pays diminue alors que notre importation augmente.

De plus, tous les produits exportés de Catalogne en France ne lui sont pas destinés, car il n'est pas douteux qu'une très grande partie est transbordée à Marseille à destination de régions qui n'ont pas avec Barcelone de communications maritimes directes, comme l'Orient méditerranéen par exemple.

Beaucoup de ces transbordements s'opèrent également à Gênes ; aussi l'Italie est-elle, après la France, le pays d'Europe dans lequel Barcelone exporte le plus.

Quelques-uns même des produits manufacturés catalans sont assez bon marché pour être achetés en Allemagne et en Angleterre en vue de leur réexportation, mais ce n'est que pour des chiffres assez faibles, un million et un million et demi de pesetas. Le reste de l'Europe n'achète presque rien en Catalogne.

Le grand courant des exportations catalanes se porte vers l'Amérique ou plus particulièrement les Etats hispano-américains.

Les États-Unis, comme les pays qui ont à Barcelone un grand commerce d'importation, notamment l'Angleterre, les Etats Scandinaves, la Russie, n'exportent presque rien de Catalogne ; c'est dans le reste de l'Espagne ou dans les autres contrées méditerranéennes que les navires vont chercher le fret de retour.

L'avenir du commerce catalan paraît être dans les Etats hispano-américains qui semblent destinés à remplacer avant peu, pour leur ancienne métropole, les marchés coloniaux que celle-ci a perdus au cours de la dernière guerre.

Ces républiques du Sud et du Centre de l'Amérique achètent la moitié des exportations de Barcelone, 35 millions de pesetas sur un commerce total de 70 millions.

Ces exportations sont presque entièrement (28 millions sur 35) composées d'objets manufacturés, de tissus de coton pour plus de 10 millions, de bois travaillés et de meubles pour 3, de papier et d'imprimés pour 8, de soieries pour plus de 2, d'éventails pour un million.

De tous ces Etats, la République Argentine est celui qui est de beaucoup le meilleur client de la Catalogne lui achetant pour près de 9 millions à elle seule.

On verra, dans la partie de cette étude consacrée à la navigation, combien les relations maritimes de Barcelone avec l'Amérique espagnole sont fréquentes et nombreuses.

Il ne fallait pas davantage pour diriger vers un pays de même langue et presque de même race, en tous cas de même tradition, un courant commercial qui cherchait activement à remplacer ses marchés perdus.

Les syndicats industriels et commerçants, à la tête desquels il convient de signaler le « Fomento » national du commerce et de l'industrie, se sont montrés dans ces dernières années, tout particulièrement actifs pour augmenter les échanges de Barcelone avec l'Amérique latine.

Dans les premiers jours de l'année 1903, une petite mais remarquable exposition des produits du commerce catalan d'exportation a été organisée à l'occasion du passage à Barcelone du vice président de la République Argentine. On a pu constater dans cette exposition improvisée combien l'industrie catalane avait réalisé de progrès depuis quelques années.

Les objets mis ainsi sous les yeux du haut magistrat argentin lui ont été gracieusement offerts par les exposants. D'autre part, la grande compagnie de navigation espagnole, la « Transatlantica », directement interessée au développement du commerce d'outre-mer, ne cesse de donner des conseils utiles aux exportateurs de la péninsule, s'efforce de les éclairer et de les grouper pour la conquête des marchés américains, fournissant aux commerçants tous les renseignements nécessaires sur les besoins, les goûts, les usages et les réglementations étrangères, organisant des envois de pacotilles, dont les ventes heureuses ont constitué la plus intelligente et la plus stimulante des informations. Mais la jeune industrie catalane, impatiente de trouver au dehors la compensation des colonies perdues, ne se contente plus des débouchés que paraissent devoir lui assurer dans l'avenir les républiques espagnoles du nouveau continent. Elle

cherche un peu partout de nouveaux marchés pour l'écoulement de ses produits, et il en est un surtout (auquel il a déjà été fait allusion au cours cette étude) que le commerce barcelonais se préoccupe particulièrement de conquérir, c'est l'Orient méditerranéen et les pays de la mer Noire.

Il y a là, relativement peu éloignées de l'Espagne, des régions qui lui fournissent déjà en céréales, en bois, en pétrole et en coton une partie considérable de ses importations et qui ne lui achètent presque rien. Et cependant, indépendamment de ces relations qui existent depuis longtemps et qui ne pourraient que se développer encore par la réciprocité, il y a bien des raisons, analogies de climat, d'habitudes, pour que l'industrie espagnole se crée une importante clientèle en Orient.

Déjà depuis quelque temps, des maisons allemandes et anglaises achètent à Barcelone des cotonnades pour les revendre en Turquie, et c'est certainement l'absence de relations maritimes directes entre la Catalogne et le pays du bassin oriental de la Méditerranée qui a jusqu'ici retardé le développement d'échanges entre ces deux régions. Il est très probable que l'année 1903 ne s'achèvera pas avant que l'Espagne ne soit reliée à l'Orient par des navires portant son pavillon. On verra plus loin les conséquences que cette création pourra entraîner pour notre marine marchande ; mais il convenait, semble-t-il, de signaler ici même à notre commerce d'exportation une concurrence dont il devra tenir compte.

En terminant la partie de ce rapport qui concerne spécialement le commerce de la Catalogne, il n'est pas sans intérêt de constater une fois de plus la force des liens économiques qui unissent cette province au reste de l'Espagne.

Si les usines de Barcelone n'avaient trouvé après la perte des colonies d'autres marchés que ceux qu'elles ont su conquérir à l'extérieur, beaucoup d'entre elles auraient dû se fermer. Mais une bonne partie de l'or avec lequel les nations étrangères achètent le fer de Bilbao, le mercure d'Almaden, le cuivre de Rio-Tinto, les oranges et les citrons de Valence, les vins de Xérès et de Malaga, est échangé par les Espagnols contre les objets manufacturés des fabriques de la Catalogne.

L'Espagne constitue pour cette province un marché de premier ordre, d'une importance exceptionnelle dont elle ne saurait se passer sans être condamnée à une ruine rapide ; aussi peut-on affirmer sans crainte de se tromper qu'au point de vue même de l'exportation, l'avenir de la production catalane est dans une union chaque jour plus intime avec le reste de la Péninsule. Une partie des benéfices de change réalisés par les exportateurs catalans est absorbée par les achats en or à l'étranger des divers produits dont ils ont besoin pour leur fabrication. Néanmoins, les conditions générales dans lesquelles se trouve l'industrie catalane lui permettent de vendre ses produits à des prix si avantageux qu'elle n'a pas à craindre sur le

marché national la concurrence étrangère et que, pour certains d'entre eux, elle semble à même de lutter sur les marchés extérieurs avec les produits similaires des autres pays.

NAVIGATION DU PORT DE BARCELONE EN 1902.

A. — Port de Barcelone.

La nature a peu fait pour le port de Barcelone et les hommes ont encore beaucoup à faire pour y donner à la navigation la commodité et la sécurité indispensables au développement d'un grand commerce maritime.

Depuis le golfe de Rosas jusqu'à Tarragone, la côte ne présente aucun abri ; les ports indiqués par les cartes ne sont que des rades foraines ; Barcelone possède seule une petite anse qui a été depuis longtemps mise à profit. Mais depuis de nombreuses années le port s'est trouvé très insuffisant et les améliorations les agrandissements qui y ont été apportés n'ont pas été en rapport avec l'augmentation sinon du nombre, du moins du tonnage des navires, et les besoins chaque jour plus impérieux d'une navigation plus rapide.

La Junte des travaux du port, qui depuis 1869 construit les quais de Barcelone, dont elle a la propriété, a ajouté à l'ancien port un vaste avant port, mais les 148 hectares qui constituent maintenant le port tout entier sont loin d'être tous utilisables.

Lorsque soufflent les vents du Sud-Est, les navires situés dans les parties les mieux abritées doivent doubler leurs amarres, et dans l'avant-port encore trop ouvert, une faible partie seulement des nouveaux quais est en service courant. Il y a quelques mois à peine, un voilier italien a sombré pendant une tempête, en plein avant-port ; il aurait pu être sauvé sans l'insuffisance des pompes du port. La prolongation du quai de l'Est, reconnue depuis longtemps indispensable pour la sécurité des navires, n'a pas été continuée pendant l'année 1902.

Si des travaux nombreux ont été, cette même année, exécutés pour faciliter le chargement et le déchargement des bateaux l'outillage du port n'en est pas moins encore, sous ce rapport comme sous bien d'autres, des plus défectueux.

Tout d'abord les caboteurs seuls dans le vieux port, et les navires charbonniers dans une partie de l'avant-port, peuvent s'amarrer près des quais. Les autres navires sont obligés de mouiller au milieu du port. Et ceux-mêmes qui sont près des quais n'accostent pas le flanc contre le môle, mais seulement l'arrière. Ils sont obligés sauf de très rares exceptions, d'avoir recours à des chalands pour toutes leurs opérations. Seuls les voiliers et quelques petits vapeurs jettent un pont de bois de l'arrière au quai, et débarquent par là leur petite cargaison avec

la même lenteur que dans n'importe quelle anse de la Méditerranée.

Pour les navires plus grands, non seulement l'intermédiaire des chalands entraîne une perte de temps, mais il augmente sensiblement les frais de port déjà très élevés. Le débarquement d'une tonne de marchandises à Barcelone revient en moyenne, en y comprenant toutes les dépenses de pilotage, droit de qua gabarrage, impôts divers, à 14 pesetas, si le déchargement peut se faire avec les moyens du bord. Dans le cas contraire, il faut louer une grue flottante du prix de 220 pesetas environ pour une demi-journée.

Ainsi une tonne arrivée d'Anvers avec un fret moyen de 10 pesetas, devra encore payer en frais divers à son arrivée à Barcelone une somme d'à peu près une fois et demie celle qu'on lui a demandé pour le transport de Belgique jusqu'au port catalan. Une fois à terre, les marchandises ne trouvent pas immédiatement un wagon pour être transportées, car les voies ferrées ne sont encore établies que sur une faible partie du port, réservée au charbon et encore à une certaine distance des quais.

L'emmagasinage est aussi difficile. On termine toutefois, au fond du port, un vaste bâtiment de quatre étages qui servira de dépôt. Enfin la construction des hangars couverts de 40 à 50 mètres de profondeur se poursuit lentement.

Les moyens dont dispose le port pour le carénage et la réparation des navires viennent aussi d'être considérablement augmentée. Indépendamment des ateliers de MM. Borell et Cie, bien outillés pour la construction, puisqu'ils ont fait des navires en fer de 3,000 tonnes, mais souvent insuffisant pour les réparations rapides, le port de Barcelone ne possède qu'une cale sèche, où l'on ne pourrait caréner que des bateaux d'un poids maximum de 500 tonnes, ayant au plus 60 mètres de longueur et calant 11 pieds, et un petit dock flottant pour les embarcations de 15 tonnes. A la fin de 1902, la Junte du port vient de mettre en service un dock flottant, système Chart et Stanfilde qu'elle a construit et qui se compose de trois sections capables de contenir chacune un navire du poids de 2,000 tonnes. Deux sections au moins travailleront ensemble et une autre séparément, les trois pouvant d'ailleurs, se réunir lorsqu'il se présentera des bâtiments de 4,000 à 6,000 tonnes.

En résumé, si l'année 1902 a apporté dans l'aménagement du port de Barcelone quelques améliorations il y a encore des travaux considérables à exécuter pour mettre Barcelone en mesure de répondre aux besoins d'un commerce et d'une industrie qui sont déjà les premiers de l'Espagne, et paraissent devoir réaliser encore des progrès considérables.

B. — NAVIGATION.

L'état défectueux de son port, et les difficultés que lui crée la législation douanière espagnole en interdisant les admissions temporaires et en opposant au transit des obstacles presque

insurmontables, suffisent à expliquer que Barcelone n'ait pu devenir un port d'entrepôt et même que si les marchandises sont envoyées dans ses eaux pour y être transbordées, ce soit presque toujours par suite d'une erreur de direction.

Si l'on considère, d'autre part, que l'exportation de Barcelone est de beaucoup inférieure en valeur et surtout en poids et en tonnage, à ses importations, on concevra sans peine que ce port ne puisse se suffire à lui-même, n'ait pas son existence indépendante.

Barcelone est principalement un port d'escale. Presque tous les navires qui y touchent s'arrêtent avant ou après dans d'autres ports de la Péninsule ou dans les plus voisins de France ou d'Italie.

Les navires même qui apportent le plein de leur charge à Barcelone comme la plupart de ceux qui y transportent le charbon ou le coton, ne reviennent pas directement à leur lieu d'origine. Partis toujours sur lest de Barcelone, ils vont dans un port d'Espagne, d'Italie ou d'Algérie chercher leur fret de retour. Seuls les petits voiliers italiens qui apportent le charbon de bois de Sardaigne, reviennent directement reprendre dans leur île voisine un chargement semblable ; mais, même dans la petite navigation, les exemples sont très rares de navires qui s'adonnent spécialement au trafic commercial de cette ville. Celle-ci est si peu un lieu de débarquement, d'où les marchandises se distribueraient ensuite sur un vaste territoire, que beaucoup de bâtiments chargés de substances alimentaires n'y laissent qu'une partie de leur cargaison malgré l'importance de la consommation. Non seulement, par exemple, les vapeurs norvégiens chargés de morue font tous escale aux autres ports de la Péninsule, mais les petites goëlettes françaises, qui apportent cette denrée de Port de-Bouc, vont très souvent à Tarragone achever leur débarquement.

Les lignes de long cours n'ont pas non plus Barcelone comme unique lieu d'origine. Non seulement, ainsi qu'on le verra, un grand nombre des navires, qui vont régulièrement de ce port en Amérique, appartiennent à des Compagnies françaises, italiennes et autrichiennes, pour lesquelles il ne constitue qu'une escale, mais les lignes espagnoles elles-mêmes commencent leur voyage bien avant Barcelone. C'est ainsi que la Compania Transatlantica, qui a son siège dans cette ville, fait partir de Liverpool les lignes des Philippines, cherchant à se procurer à l'étranger du fret pour augmenter celui de Barcelone et des autres ports de l'Espagne où elle s'arrête. Elle assure ainsi les échanges des Indes portugaises avec la métropole en touchant à Lisbonne et plus tard à Mormugao, le port de Goa.

CABOTAGE NATIONAL.

Ainsi la quantité relativement petite des exportations de Barcelone, qui oblige les navires venus dans ce port à compléter ailleurs leur charge, et l'importance des relations des l'ind

trie catalane et des provinces du littoral de l'Espagne, qui sont de beaucoup ses meilleures clientes, entraînent un cabotage très actif.

Ce cabotage se présente sous deux aspects, divers, autant par la nature des bateaux qui s'y livrent que par les ports qu'ils fréquentent : des voiliers qui visitent irrégulièrement des ports assez rapprochés, et des vapeurs qui desservent à date fixe un grand nombre de ports espagnols et continuent même le plus souvent leur voyage jusqu'en France et en Italie.

Comme partout dans la Méditerranée, le tout petit cabotage, le bornage, est encore fait par une flottille nombreuse de très petits voiliers, ne pouvant lutter pour le long cours que dans quelques cas assez rares avec la marine à vapeur. Les grands voiliers en fer ou en bois disparaissent rapidement des eaux de la Méditerranée, où n'ont pas encore apparu et ne pourront sans doute jamais apparaître pratiquement les grands navires à voile modernes. Les plus petits ont seuls subsisté, goëlettes, brigantines, et surtout les embarcations plus légères à voile latine, felouques, flûtes ou pailebots.

Environ un millier de ces petits voiliers, d'un tonnage moyen de 40 tonnes, sont entrés en 1902 à Barcelone. Ils provenaient presque exclusivement des ports espagnols de la Méditerranée.

Les vapeurs espagnols, deux fois plus nombreux et d'un tonnage plus de vingt fois supérieur, ne se bornent pas, en général, aux eaux espagnoles de la Méditerranée, ni même aux ports de la Péninsule.

En effet, des douze à quinze compagnies espagnoles de cabotage à vapeur qui envoient plus ou moins régulièrement leurs navires à Barcelone, une seule. l'Isleña Maritima, qui relie les Baléares à la Péninsule, ne touche que dans des ports espagnols.

Toutes les autres desservent non seulement les ports du Portugal ou ceux du Maroc, et très fréquemment, par transbordement dans les ports du Sud, ceux de l'Algérie, mais encore continuent leur voyage jusqu'aux ports de France et même d'Italie. L'une d'entre elles, la Société Ibarra, de Séville, après avoir fait escale à Dunkerque, au Havre, à Bordeaux et à Bayonne, touche, avant Barcelone, à dix-huit ports d'Espagne, et se dirige ensuite sur Cette et Marseille.

La Compania Valenciana relie Barcelone, vers le Sud, à Valence et Alicante, avec transbordement sur Alger, puis à Almeria, à Malaga, à Cadix, à Huelva et à Algesiras ; vers le Nord, à San-Feliu-de-Guixols, à Cette, à Marseille, à Gênes et à Livourne.

CABOTAGE INTERNATIONAL.

Ces exemples suffisent à montrer combien l'activité des relations maritimes entre Barcelone et le littoral de l'Espagne entraîne et facilite celles avec les pays voisins.

Il y a au moins un départ par jour de Barcelone pour Valence,

il y en a environ un tous les deux jours pour Cette ou pour Marseille, ainsi que pour Gênes.

Malgré leur importance, ce ne sont pas seulement les échanges directs entre l'Espagne et la France et l'Italie qui alimentent cette nombreuse navigation. Si, en 1902, 153 navires sont venus à Barcelone de Marseille, 88 de Cette et 193 de Gênes, si 126 sont partis du port catalan pour Marseille et 68 pour Cette, beaucoup d'entre eux ne chargeaient et ne déchargeaient à Barcelone que peu de marchandises à destination ou en provenance de France ou d'Italie. Certains allaient chercher dans les entrepôts de Gênes ou de Marseille des produits exotiques, en vue d'un transbordement : d'autres apportaient dans ces derniers ports des exportations catalanes destinées aux régions assez nombreuses qui ne sont pas reliées directement à Barcelone.

Enfin, des paquebots, venus des ports étrangers voisins, s'arrêtent souvent dans ce port quelques heures à peine, n'y prenant que quelques tonnes de marchandise ou, souvent même, quelques passagers.

Si l'on fait abstraction des longs courriers, Barcelone est mise régulièrement en communication avec les ports de la Méditerranée européenne, par des lignes espagnoles de cabotage qui assurent la presque totalité des relations maritimes avec Cette et Marseille, et la moitié environ de ses relations avec Gênes, que dessert également une Compagnie italienne, le « Servizio italo-spagnaolo », tandis que la Compagnie hongroise « l'Adria » relie toutes les semaines Barcelone à Trieste et Fiume, Bari, Messine, Catane, Naples, Gênes et Marseille. Une seule Compagnie française, la « Société navale de l'Ouest », dont les vapeurs viennent d'Anvers et du Havre, ne prend qu'une part infime au commerce entre Marseille et Barcelone, ne touchant d'ailleurs à ce port qu'à l'aller.

A côté des lignes régulières qui desservent les grands ports, il convient de noter une navigation d'un aspect tout particulier surtout consacrée à transporter à Barcelone certains produits naturels, le charbon de bois, le marbre et quelques douelles de chêne d'Italie. Une flottille de voiliers italiens, goëlettes, brigantins ou corvettes, sensiblement plus grands que les caboteurs à voile espagnols, ont le monopole de ces transports. En 1902, 85 de ces petits navires ont apporté du charbon de quinze ports, presque tous sardes, 22 sont venus avec du marbre de la marine de Carrare et de Viarregio, 6 ont transporté des douelles de Civitavecchia.

En ce qui concerne l'Algérie, l'année 1902 a vu se créer des relations directes avec Oran, mais la majeure partie des transactions se fait par transbordement dans les ports du Sud.

Le Maroc est naturellement mieux desservi à cause de la plus grande importance de son commerce avec la Catalogne et, surtout, de sa situation à la sortie de la Méditerranée vers l'Ouest.

Par contre, l'extrémité orientale de cette mer manque absolu-

ment de relations directes avec Barcelone. Seule, le paquebot mensuel de Manille fait escale à Alexandrie et à Port-Saïd, mais il n'existe aucune autre ligne allant en Égypte, d'où la Catalogne tire cependant une partie proportionnellement peu considérable, quoique assez importante en elle-même, du coton destiné à ses manufactures. Il n'y a pas de service maritime établi entre l'Espagne et l'Asie-Mineure où l'industrie de Barcelone espère cependant se créer de sérieux débouchés ; il n'y en a pas davantage avec la mer Noire dont les ports lui envoient chaque année des céréales et du pétrole pour des sommes très élevées. C'est une lacune grave qui préoccupe le commerce catalan, et il est très sérieusement question de constituer une compagnie espagnole qui transporterait directement en Orient les objets manufacturés catalans, transbordés maintenant à Gênes et surtout à Marseille ; elle aurait, croit-on, un fret de retour assuré avec le coton de l'Égypte et de la Syrie, et avec les blés et les maïs de Roumanie et de Russie.

Le nombre et surtout le volume des produits que Barcelone achète au nord de l'Europe entraînent peut-être le mouvement de navigation le plus actif du port catalan.

C'est, en effet, l'Allemagne et l'Angleterre réunies qui envoient le plus d'objets fabriqués à Barcelone ; c'est de la Baltique que cette ville reçoit une part importante de son bois, tandis que sa morue lui arrive d'Islande et de Norvège ; enfin, c'est surtout d'Angleterre que lui vient son charbon.

La compagnie de vapeurs finlandais d'Helsingfors « Svenoka Lloyd », la ligne hispano-norvégienne « Otto Thorense », de Christiania, et quelques vapeurs danois ont pris part en 1902 au mouvement maritime de Barcelone, qui a reçu dans son port 34 steamers venant des pays scandinaves.

L'Allemagne a envoyé les produits de son industrie sur 38 navires provenant de Hambourg. Les 23 vapeurs venant d'Amsterdam, presque tous de la « Compagnie royale hollandaise de navigation à vapeur », et les 46 steamers arrivés d'Anvers, dont la moitié appartenaient à la « Société française navale de l'Ouest », étaient presque tous chargés de marchandises allemandes.

Les envois des usines et surtout des entrepôts anglais ont été transportés par 90 navires venant de Liverpool, 18 venant de Londres et 19 de Glasgow, presque tous espagnols.

Mais il n'a pas fallu moins de 324 steamers pour apporter en 1902, à Barcelone, la houille nécessaire au ravitaillement de ses navires et surtout aux industries catalanes ; sur ce nombre, 7, chargés de charbon de Westphalie, sont venus de Rotterdam et 317 d'Angleterre.

Le tableau suivant, qui indique le nombre des ports anglais d'où est venu ce combustible, ainsi que la variété des pavillons par lesquels ces transports ont été effectués, permet de se rendre compte de l'importance de ce trafic et de la part vraiment insignifiante qu'y a prise notre marine marchande.

Importation du charbon anglais à Barcelone en 1902.

Ports de chargement.	Pavillons. Espagnol.	Anglais.	Norvég.	Suédois.	Allemand.	Holland.	Danois.	Uruguay.	Italien.	Autrichien.	Grec.	Russe.	Français.	Total.
Liverpool . . .	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
Cardiff.	29	68	10	»	6	4	»	»	1	»	»	»	1	119
Swansea. . . .	2	23	12	»	7	»	1	3	1	»	»	1	1	51
Newcastle . . .	6	64	13	1	2	3	5	»	»	»	2	3	»	99
Sunderland . .	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	2	»	5
Great Grimsby .	»	»	3	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	4
Glasgow	4	15	4	»	2	»	»	»	1	»	»	»	»	26
Methyl.	»	2	1	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	4
Leith	»	6	1	»	»	»	2	1	»	»	»	»	»	10
West Hartlepool	»	2	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2
Manchester. . .	»	»	»	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1
Newport. . . .	»	2	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	»	4
Total . .	42	182	48	2	20	7	8	4	3	1	2	6	2	

LONG COURS.

Hors des eaux de l'Europe les relations maritimes de Barcelone ne sont actives qu'avec l'Amérique, mais il est peu de ports européens, surtout dans la Méditerranée, qui soient aussi bien reliés que ce port avec le Nouveau-Monde, particulièrement avec le centre et le sud de ce continent. Aussi n'est-il pas étonnant que le commerce de l'Espagne avec l'Amérique se fasse plus spécialement par l'intermédiaire de Barcelone. Il n'en est pas de même pour son trafic avec les ports européens; dans ce cas, en effet, Barcelone n'est le plus souvent pour les navires qui viennent y prendre des marchandises qu'une escale analogue aux autres escales d'Espagne, à peine plus importante à l'exportation et presque sans valeur à l'importation.

Pour les échanges avec l'Amérique, au contraire, Barcelone est presque le seul port d'Espagne qui importe du coton, produit dont le transport alimente, on le verra, une si nombreuse navigation.

En outre, si Barcelone ne fournit pas plus de fret de retour aux navires des Etats-Unis qu'à ceux qui arrivent d'Europe septentrionale, elle envoie dans l'Amérique du centre et du Sud beaucoup plus de produits qu'aucun autre port espagnol.

Aussi, tandis que la plupart des compagnies de navigation espagnoles qui s'adonnent au cabotage national et international ont généralement leurs sièges à Bilbao, à Séville ou à Valence, c'est à Barcelone que sont établies les principales sociétés d'armement au long cours : la « Compania Transatlantica », la plus importante de toutes, la « Société Pinillos Izquerdo », et la « Société Folch y Cia ». Tous les navires des deux dernières et toutes les lignes de la première, à l'exception de celles des Philippines et de la côte occidentale d'Afrique sont consacrés au commerce américain.

Deux compagnies françaises, les « Transports Maritimes » et la « Transatlantique », trois sociétés italiennes, la « Veloce », la « Navigation Générale » et la « Ligure Braziliana », une compagnie autrichienne, la « Austro-Américaine » et la « Fratelli Cosulich » contribuent également au trafic de Barcelone avec l'Amérique.

Les deux grands centres d'attraction de ces navires sont d'une part le golfe du Mexique et la mer des Antilles, et d'autre part la Plata.

Depuis la perte de Cuba et de Puerto Rico, et malgré la diminution considérable de son commerce avec ces îles, l'Espagne a continué d'avoir des relations maritimes aussi fréquentes qu'auparavant avec ses anciennes possessions.

Les intérêts que beaucoup d'Espagnols ont conservés dans

les colonies perdues donnent toujours lieu à un mouvement assez considérable de passagers entre celles-ci et leur ancienne métropole; de plus, c'est précisément dans les Républiques du continent voisin, au Mexique, dans l'Amérique centrale, en Colombie et au Venezuela que l'Espagne cherche à se créer de nouveaux débouchés ; enfin, les ports d'exportation de coton, la Nouvelle-Orléans, Savannah, Galveston sont dans les mêmes parages. Aussi voit-on les navires venus de Barcelone à destination du Nord des États-Unis, continuer leur voyage dans la mer des Antilles. La ligne de la « Transatlantica » qui va tous les mois à New-York, touche ensuite à la Havane et à la Vera-Cruz ; la ligne autrichienne termine à la Nouvelle-Orléans le service qui met en communication Barcelone, en Europe, avec Trieste, Gênes et Marseille, en Amérique, avec Boston, New-York, Philadelphie et Baltimore.

La « Transatlantica », la « Compagnie Folch » et la « Société Pinillos Izquierdo » desservent Puerto-Rico, Cuba et la Nouvelle-Orléans, tous les ports du Mexique et ceux du Venezuela et de la Colombie.

La « Compagnie Française Générale Transatlantique », la « Veloce » italienne et « l'Austro-Américaine » autrichienne achèvent d'assurer les communications de Barcelone avec la « terre ferme » et l'isthme de Panama; la dernière de ces sociétés vient même tout récemment d'inaugurer une ligne qui est de tous les services, partant d'Europe, celui qui dessert la plus grande étendue des côtes de l'Amérique centrale, car il fait toutes les escales entre Carupano et Tampico.

La République Argentine et l'Uruguay jouent un rôle tellement important dans le commerce de Barcelone que les navires partant régulièrement de ce port pour la Plata, y vont directement sans s'arrêter au Brésil. C'est ainsi que des deux lignes de la « Société française des Transports Maritimes » qui vont de Marseille à Montevideo et Buenos-Ayres, après avoir touché en Espagne, l'une s'arrête une fois par mois à Barcelone, d'où elle va sans escales jusqu'à Montevideo tandis que l'autre, après avoir passé par Marseille, touche successivement à Valence, Malaga, Gibraltar, Madère, Dakar, Rio et Santos.

C'est aussi sans escales américaines que les paquebots espagnols mensuels de la « Trasatlantica », ceux de « Folch et Cie » et ceux hebdomadaires des compagnies italiennes, la « Veloce » et la « Navigazione Generale », vont de Barcelone à la Plata.

Deux compagnies se partagent le commerce avec le Brésil : l'une française, les « Transports Maritimes », qui envoie tous les mois à Barcelone l'un de ses navires, desservant la ligne de Bohia, Rio et Santos, l'autre italienne, la « Ligure Braziliana », dont les bâtiments ne passent qu'irrégulièrement en allant à Para et à l'Amazone jusqu'à Manaos.

En dehors de l'Amérique, un navire de la Transatlantica se rend six fois par an à Fernando-Poo et à la Guinée espagnole.

en s'arrêtant aux présides marocains, aux Canaries et au Rio de Oro, qui n'a pas d'autres communications avec le reste du monde.

Vers l'Extrême-Orient, la même Compagnie envoie tous les mois un vapeur aux Philippines. Contrairement à ce qui s'est passé pour le cabotage international, la navigation régulière a été presque seule, en 1902, à prendre part au commerce au long cours de Barcelone. D'Amérique, quelques cargos espagnols, anglais ou autrichiens ont participé, avec les paquebots, au transport du coton ; quelques steamers et surtout les voiliers espagnols ou uruguayens, assez grands trois-mâts ou bricks, ont apporté du bois, douelles de la Nouvelle-Orléans, pin rouge de la Floride et de Virginie, bois de construction du Canada, et des produits divers des Antilles. Mais ces transports n'ont eu relativement que bien peu d'importance à côté du trafic effectué par les services réguliers.

Avec tout le Pacifique à l'exception de Manille, avec l'Afrique, à l'exception de ses rivages méditerranéens, des Canaries et de la Côté occidentale, jusqu'à Fernando-Poo, Barcelone n'a eu, en 1902, aucune relation maritime directe.

PART DES DIVERS PAVILLONS DANS LE MOUVEMENT DU PORT DE BARCELONE EN 1902.

On vient de voir quelles sont les grandes voies du commerce maritime de Barcelone. Les chiffres suivants indiquent la part prise respectivement par les divers pavillons dans cette navigation :

Mouvement de la navigation à Barcelone.

Entrées. — Pavillons.	Vapeurs. — Nombre.	Vapeurs. — Tonnage.	Voiliers. — Nombre.	Voiliers. — Tonnage.	Total. — Nombre.	Total. — Tonnage.
Espagnol, long cours	485	483.101	69	10.877	554	503.978
— cabotage	2.047	1.017.602	1.003	47.094	3.050	1.064.696
Français	70	66.639	11	1.434	81	68.073
Anglais	240	266.477	1	79	241	266.556
Italien	171	294.126	139	42.307	310	336.434
Allemand	76	74.207	»	»	76	74.207
Suédois Norvégien	88	60.923	»	»	88	60.923
Danois	17	21.084	»	»	17	21.084
Russe	15	11.288	3	1.329	18	12.617
Grec	15	16.965	3	183	18	17.148
Autrichien	46	55.270	4	592	50	55.270
Turc	»	»	2	104	2	104
Hollandais	37	27.235	»	»	37	27.235
Belge	1	1.700	»	»	1	1.700
Portugais	»	»	2	118	2	118
Uruguayen	10	7.971	5	1.260	15	9.231
Total	3.318	2.404.389	1.232	105.377	4.560	2.519.274

La part du pavillon espagnol est toujours très importante, même en faisant abstraction du cabotage ; toutefois l'accroissement de la marine espagnole, si rapide il y a quelques années, semble se ralentir. Elle s'est formée, en effet, presque exclusivement de navires achetés à l'étranger, surtout en Angleterre, et les formalités exigées par l'administration espagnole pour l'inscription d'un bateau sur les registres de la douane sont si longues et si coûteuses, que de nombreux armateurs découragés ont renoncé à augmenter leur flotte ou ont arboré sur leurs nouveaux navires le pavillon de républiques américaines, qui n'exigeaient, pour cette autorisation, qu'une déclaration à l'un de leurs consulats. Les bateaux uruguayens, qui visitent assez souvent le port de Barcelone, n'ont pas une autre origine.

Parmi les marines étrangères, celle de l'Italie conserve toujours à Barcelone la première place, qu'elle a conquise il y a quelques années. Sa flottille de voiliers lui assure le nombre total de navires le plus considérable, tandis que, grâce au fréquent voyage de ses paquebots, sa marine à vapeur représente un tonnage plus élevé que celui des steamers anglais, cependant plus nombreux qui visitent Barcelone.

Aucun service régulier anglais ne touche en effet ce port, en plus des deux tiers des navires britanniques qui y sont entrés en 1902, soit 182 sur 240, étaient charbonniers. Et c'est au développement de l'industrie catalane que l'on doit attribuer l'augmentation qui a atteint le chiffre de 77 du nombre total des navires anglais, venus l'année dernière à Barcelone.

Les autres marines viennent assez loin après celles d'Espagne, de l'Italie et de l'Angleterre. La comparaison du tableau statistique précédent avec celui qui était inclus dans le précédent rapport permet de se rendre compte de leur progression ou de leur diminution et ne fait malheureusement que trop ressortir la décadence chaque jour plus accentuée de la marine française à Barcelone. Pendant que les pavillons espagnols, italiens et scandinaves conservaient leur importance ; que le pavillon anglais augmentait sensiblement ; que celui de l'Autriche-Hongrie faisait plus que doubler, avec 88 navires jaugeant 60.923 tonnes au lieu de 24 jaugeant 27,382 tonnes ; que les navires hollandais passaient de 29 à 37, et de 17,584 à 27,235 tonnes ; que, si la marine danoise perdait cinq unités elle gagnait plus de 6.000 tonnes; la marine française n'était plus représentée que par 81 navires au lieu de 94 dont le tonnage s'abaissait de 116,678 tonnes à 68,073.

Les pavillons allemands et russes se sont, il est vrai, eux aussi, montrés moins souvent à Barcelone en 1902 que l'année précédente, mais il n'y a sans doute là que le résultat d'une fluctuation comme il ne peut manquer de s'en produire souvent pour les navires d'une nation quelconque qui visitent des ports situés hors des voies ordinaires de leur navigation.

Tout autrement grave semble être la diminution subie par

notre marine dans un port voisin de la France et où notre pavillon a jadis occupé la première place.

Les grèves de Marseille, en détournant vers Gênes une partie importante de la navigation qui fréquentait auparavant notre grand port méditerranéen, ne sont certainement pas la seule cause de l'effacement de notre pavillon. Les relations maritimes entre Barcelone et Cette et Marseille sont toujours très importantes, mais notre marine semble avoir renoncé à prendre sa part de ces échanges. En 1902,80 navires espagnols et 28 français sont allés de Barcelone à Marseille, 54 espagnols et 13 français sont allés à Cette. 187 navires espagnols, et 25 austro-hongrois, 2 russes et italiens, et seulement 24 français sont venus de Marseille à Barcelone, 86 espagnols, 2 italiens et un seul français sont arrivés de Cette.

Si l'on considère les marchandises transportées par ces navires, la part du pavillon français parait infime, presque nulle. Sur 187 navires espagnols arrivés de Marseille, 166 avaient des marchandises à destination de Barcelone : 3 seulement parmi les 24 français qui ont fait le même voyage ont transporté quelques tonnes entre les deux ports.

Les navires français qui vont de Barcelone à Marseille sont, en effet, presque tous des vapeurs de la Compagnie Navale de l'Ouest, qui apportent au port catalan des marchandises d'Anvers, du Havre et parfois de Lisbonne, et ne songent pas à en prendre à Barcelone pour Marseille. Dans leur voyage de retour ils ne touchent même pas à Barcelone. Quant aux paquebots de la Compagnie transatlantique et des Transports Maritimes, qui à l'aller seulement, font escale à Barcelone, ils ne s'y arrêtent que quelques heures à peine, seulement pour prendre quelques marchandises et surtout quelques passagers à destination de l'Amérique.

Au point de vue commercial, la navigation française à Barcelone est donc insignifiante. Sans doute, pour les relations entre Barcelone et Cette ou Marseille, la marine espagnole de cabotage trouve dans le commerce de tout le littoral de la Péninsule un aliment que nos navires ne rencontreraient pas le long des côtes françaises de la Méditerranée, et elle peut ainsi assurer à des prix assez bas le transport des marchandises et des passagers entre l'Espagne et la France.

Mais cet avantage ne suffit pas à expliquer le monopole de la marine espagnole dans nos relations entre Barcelone et nos ports de la Méditerranée. L'Italie n'est pas assez lointaine pour qu'elle n'ait pas à souffrir aussi de la concurrence des caboteurs espagnols, et si, en 1902,94 navires espagnols sont venus de Gênes, 95 navires italiens ont fait le même trajet. De ces bateaux, 53 espagnols et 50 italiens ont transporté des marchandises de l'un à l'autre port. Et cependant parmi les navires italiens, qui touchent à Barcelone en venant de Gênes, il y a plus de paquebots

rapides, et par conséquent pressés de continuer leur route qu'il n'en vient de Marseille, portant le pavillon français.

Dans tous les cas, la navigation entre la France et l'Algérie, dont nous avons le monopole, pourrait, semble-t-il faciliter la venue de certains de nos bâtiments à Barcelone, que cette escale ne détournerait pas beaucoup de leur route. Si le commerce avec l'Algérie, dont les produits sont assez semblables à ceux de l'Espagne, ne donnait pas lieu à un trafic très important avec Barcelone, les bateaux affectés à cette ligne pourraient, tout au moins à l'aller, apporter dans ce port des marchandises françaises et, au retour, débarquer à Palamos de ce liège algérien que l'industrie de cette ville réclame de plus en plus et qui ne lui arrive que par des bateaux espagnols.

Enfin nos armateurs marseillais paraissent être à la veille de perdre le commerce de Barcelone avec l'Orient, qui se faisait presque exclusivement par transbordement dans notre grand port méditerranéen. Non seulement les grèves de Marseille ont eu pour résultat de faire profiter le port de Gênes d'une partie de ce trafic, mais la Compagnie hongroise, l'Adria, a traité à la fin de cette année avec le Lloyd de Trieste pour assurer le transport des marchandises espagnoles en Orient sans leur faire payer les frais de transbordement dans les ports de l'Adriatique. Il y a là un danger dont nos armateurs devrait se préoccuper, et sur lequel il conviendrait d'attirer tout particulièrement leur attention. On a vu, de plus, que l'on projetait de créer une compagnie de navigation reliant, sous pavillon national, l'Espagne et le Levant. Marseille dont les relations avec les régions de la Méditerranée orientale sont si bien établies, devrait pouvoir, si elle le veut, conserver une grande partie du commerce croissant de ces pays avec la Catalogne. Imitant les Compagnies espagnoles qui font partir leurs paquebots de Gênes, de Marseille et même de Liverpool, les Messageries Maritimes, la Compagnie Fraissinet ou la Compagnie Paquet ne pourraient-elles pas prolonger jusqu'à Barcelone leurs lignes du Levant?

Ainsi qu'on l'a vu, Barcelone n'est relié à la côte occidentale d'Afrique, et seulement jusqu'à Fernando-Poo, que six fois par an. Quelques-uns de nos paquebots, qui, de Marseille, vont desservir les escales africaines de l'Atlantique, n'auraient-ils pas intérêt à toucher au port catalan? Non seulement nos navires pourraient au moyen d'un arrêt à la Guinée espagnole et surtout à Fernando-Poo, si proches de leur escale de Libreville faire une partie des échanges de plus en plus nombreux de l'Espagne avec son unique colonie tropicale, mais les huiles de palme de la Côte d'Ivoire et les arachides du Sénégal trouveraient sans doute un débouché sur le marché de Barcelone, qui, après avoir demandé à Marseille ses graines oléagineuses, les achète maintenant presque toutes aux Etats-Unis.

Le service, que la Compagnie Fraissinet effectue tous les deux mois entre Marseille et la Côte occidentale d'Afrique, pourrait

ainsi, en y comprenant Barcelone, alterner avec celui de la Transantlatica qui met fréquemment ce port en communication avec Fernando-Poo.

La Société Navale de l'Ouest, en transportant avec régularité les marchandises au Havre et surtout d'Anvers à Barcelone, est la seule Compagnie française qui ait pris une part active au commerce maritime de Barcelone. On a constaté que les Espagnols ont le quasi monopole des relations avec le port de Marseille, d'où il est venu plus de navires austro-hongrois que de navires français, et que notre pavillon a pris une part encore bien plus infime dans le commerce avec Cette. Si l'on ajoute aux bâtiments de la Société précitée deux petites goëlettes qui sont venues, à plusieurs reprises, apporter de la morue de Port-de-Bouc, on a tout le montant de la navigation française entre notre pays et Barcelone. Six vapeurs français ont transporté du coton d'Alexandrie, quatre ou cinq cargos ont apporté quelques tonnes d'Amérique et deux vapeurs français seulement ont déchargé du charbon d'Angleterre, sur les 317 steamers appartenant à treize pays différents qui ont été occupés à ce transport en 1902.

La diminution de plus en plus marquée chaque année de notre pavillon dans le mouvement du port de Barcelone est vraiment inquiétante, et l'on ne saurait trop engager nos compagnies de navigation et particulièrement nos armateurs de Marseille à étudier sans retard les moyens de remédier à un semblable état de choses, sous peine de se trouver bientôt en présence d'une situation irrémédiablement perdue.

J. Chaumié,
Élève-Consul.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 17 DÉCEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 293

TURQUIE

Commerce du vilayet d'Andrinople en 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL.

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIS

Numéros.			Prix
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 20
274.	—	**Angleterre :** Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902.. :	» 20
275.	-	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville.	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902.	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902.	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.	» 30
287.	—	**Équateur :** Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales. . . .	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie** : Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902.	» 20
289.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902.	» 20
290.	—	**Égypte** : Commerce extérieur de l'Égypte en 1902.	» 20
291.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Honduras) : Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902.	» 20
292.	—	**Espagne :** Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902.	» 30

TURQUIE

Commerce du vilayet d'Andrinople en 1902.

Andrinople... Le mouvement commercial du vilayet d'Andrinople a atteint, en 1901 et en 1902, les chiffres suivants :

1901 : 18,816,720 fr.; 1902 : 26,195,281 fr.; qui se décomposent ainsi qu'il suit :

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(Francs.)	
Importation.	7.320.280	9.856.359	+ 2.536.079
Exportation.	9.496.440	16.338.922	+ 6.842.482
	16.816.720	26.195.281	+ 9.378.561

Cette augmentation qui se fait sentir assez fortement dans les deux branches du commerce provient de ce que les récoltes, en général, ont été meilleures que celles de l'année précédente et que les prix des denrées vendues à l'étranger ont été plus élevés.

Les céréales, en particulier, surtout celles d'hiver, ont donné d'excellents résultats, les vins ont aussi procuré d'assez bons bénéfices et, pour ce qui est des cocons, si la production n'a pas été aussi grande qu'en 1901, ils se sont beaucoup mieux vendus et les prix plus rémunérateurs ont compensé, dans une certaine mesure, la diminution que l'on constate dans la quantité de ce produit. Les autres articles exportés à l'étranger se chiffrent presque tous également par une augmentation ; tandis que les diminutions ne portent, en général, que sur les articles vendus en Turquie dans les autres vilayets.

On sait que le pays ne vit que de ses propres ressources et que ses produits naturels alimentent seuls son marché. S'ils réussissent, tout le monde en bénéficie, les dépenses sont plus grandes et les exportations qui fournissent les moyens de les acquitter font augmenter en proportion la vente des objets qui viennent de l'étranger. C'est ainsi qu'en 1901, les récoltes ayant été fructueuses, nous constatons une augmentation notable dans les importations comme dans les exportations.

Tableau des importations.

	1901.	1902.	Différence.
		(En francs.)	
Produits manufacturés, bonneterie, habillement, draperie	1.027.500	2.002.768	+ 975.268
Savon	51.100	470.592	+ 419.492
Articles de bronze, plomb en saumon, tubes en fer, literie, ferronnerie	94.600	93.936	— 664
Café	314.000	524.742	+ 210.742
Huiles	284.500	383.610	+ 99.110
Sucre	752.500	594.282	— 158.218
Liquides divers	19.300	96.330	+ 77.030
Pétroles	794.000	739.132	— 54.828
Sel	45.400	304.608	+ 259.208
Cotons filés et tissus	275.700	348.612	+ 72.912
Charbon, houille	78.000	100.000	+ 22.000
Couleurs et droguerie	36.400	91.770	+ 55.370
Riz	406.700	454.632	+ 47 932
Ferronnerie (articles de bronze)	»	155.382	»
Farines	155.400	182.856	+ 27.456
Cuirs divers	34.200	87.552	+ 53.352
Papeteries	89.000	105.108	+ 16.108
Esprits divers	»	»	»
Pâtes alimentaires	3.200	8.208	+ 5.008
Chandelles, stéarines et bougies	42.600	»	»
Quincaillerie et pointes de Paris	35.750	27.132	— 8.618
Sacs vides	90.500	139.194	+ 48.694
Salicylate de soude	»	»	»
Porcelaines et vitres	43.650	46.398	+ 2.748
Ciments et chaux	14.400	20.292	+ 5.892
Olives	18.500	32.718	+ 14.218
Poivres et épices	123.000	81.738	— 41.262
Sulfate de fer	»	»	»
Grenailles	»	37.848	»
Soufre	15.000	10.602	— 4.398
Cierges	»	»	»
Bouteilles vides, dames-jeannes	»	»	»
Alcool	57.000	119.016	+ 62.016
Ocres	»	»	»
Bois de campêche	3.800	4.446	+ 646
Tuiles et briques	»	»	»
Citrons	»	88.806	»
Pommes de terre	»	»	»
Divers	143.200	58.208	— 84.992
Amidon	8.100	7.980	120
Acide tartrique	8.100	7.866	234
Allumettes	98.000	58.824	39.176

	1901.	1902.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
Anis	6.900	4.104	— 2.796
Bois de construction	880.000	486.096	— 393.904
Cordes et ficelles	44.000	34.428	— 9.572
Cognacs	22.400	»	»
Étain	47.500	46.170	1.130
Haricots	1.500	159	— 1.341
Machines	35.000	8.208	— 26.792
Pois chiches	13.200	»	»
Raisins secs et figues	76.680	124.944	+ 48.264
Soude et alun	5.000	7.980	+ 2.980
Tabacs manufacturés	1.000.000	985.416	— 14.584
Vins	25.000	»	»
Importations diverses	»	673.626	»
	7.320.280	9.856.359	

Dans mon précédent rapport commercial, publié sous le n° 189 en supplément au *Moniteur officiel du Commerce* du 25 décembre 1902, j'ai étudié en détail les marchandises européennes qui se vendent sur le marché d'Andrinople. Elles n'ont presque pas changé ; leurs prix de vente et les quantités sont à peu près les mêmes et mes appréciations peuvent encore servir de base aux relations d'affaires que nos négociants voudraient établir sur cette place. Je me bornerai donc à revenir aujourd'hui sur les articles les plus importants qui intéressent directement notre commerce d'exportation.

Produits manufacturés. — Bonneterie, habillement, draperie, lingerie, mercerie, objets de fantaisie, parfumerie. — Tous ces articles viennent en grande partie de l'Autriche, de l'Italie et de l'Allemagne ; la part de la France est insignifiante. Ce sont pourtant des produits qui laissent de bons profits dont nous pourrions facilement prendre notre part. Nous avons perdu les draps, les fez et les nouveautés qui, autrefois, étaient exclusivement français. Nos produits sont maintenant remplacés par leurs similaires étrangers auxquels on donne la forme et la tournure des nôtres et que l'on vend comme tels à des prix exceptionnellement peu élevés ; de tous ces articles, nous n'avons conservé intégralement que la parfumerie.

Ameublement. — Nous n'avons pas de magasin de ce genre. Les meubles dont on se sert dans la province sont généralement faits dans le pays par des ouvriers peu habiles sur des modèles qui ne changent pas. Ils consistent en tables, chaises, commodes, armoires, étagères. En dehors de cela, on ne trouve rien, et, si l'on veut quelque chose de mieux, il faut le faire venir de Constantinople ou d'Europe à grands frais. On pourrait peut-être réussir dans cet article.

Il en est de même pour les modes, confections, robes et nou-

veautés. Dans toute la province, on ne trouve pas une bonne modiste ou une bonne couturière. Les dames sont obligées de commander leurs toilettes à Constantinople ou à Paris; elles trouveraient beaucoup plus avantageux de se faire habiller sur place si elles en avaient la possibilité. Je crois donc qu'il y aurait une situation à se faire dans un magasin de modes et de couture pour dames.

Pour les hommes, c'est différent ; ils s'habillent assez mal et ne recherchent dans leur vêtement que le bon marché qu'ils trouvent dans les costumes tout faits qu'on leur envoie de Vienne pour 20 ou 30 fr.

Bijouterie, montres et horlogerie. — On ne consomme plus que des bijoux de bas aloi; l'or est généralement à 12 carats, rarement à 14. Cet article est le triomphe de la camelotte autrichienne. On n'en veut pas d'autres, car il fait beaucoup d'effet et est à la portée de toutes les bourses. Si donc nous voulons écouler nos produits de ce genre sur ce marché, il faut nécessairement n'y envoyer que des objets peu soignés, qui frappent l'œil et pas chers.

Même remarque pour l'horlogerie. Il s'en fait une grande consommation et il serait facile d'y contribuer, on fabrique nos articles de manière à pouvoir les livrer à meilleur compte. Chacun ici veut avoir sa montre et sa chaîne en or ou en argent. Les soldats du 2e corps d'armée dont le siège est à Andrinople sont les meilleurs clients pour cet article. Quand ils sont libérés ils en emportent toujours plusieurs avec eux pour les donner ou les revendre lorsqu'ils reviennent dans leur foyer.

Savon. — Les savons de Marseille sont très appréciés et encore assez demandés; mais ils luttent difficilement contre les produits de la fabrication locale qui se vendent très bon marché. Ces derniers sont employés pour le blanchissage et pour l'usage commun du ménage ; pour la toilette, la qualité ne change pas, on leur donne seulement une forme particulière (fruits, jeu de cartes, domino, etc.), et on les recouvre d'une couleur voyante ; leur apparence est peut être plus séduisante mais la propriété du corps n'y gagne rien.

Huiles. — Nos articles trouveraient ici un bon débouché, malgré les produits du pays qui sont assez appréciés, mais plus chers que les nôtres, si l'autorité douanière ne faisait de grandes difficultés à leur introduction en Turquie. Elle les soumet, en effet, à une analyse tellement sévère qu'il est inutile d'en affronter l'épreuve ; elles sont toujours ou presque toujours déclarées impures et leur entrée en est interdite. Dans tous les cas, cette formalité augmente considérablement le prix et retarde la livraison de la marchandise.

Armes et bicyclettes, sont la propriété exclusive de la Belgique qui envoie des articles d'un bon marché inouï. On voudrait bien se servir des produits des fabriques de

Saint-Etienne qui sont très connus dans le pays, mais trop chers. On vend ici couramment un fusil double à feu central de 30 à 40 fr. et une bicyclette de 180 à 200 fr. Nous ne pouvons pas, je ne sais pourquoi, vendre à si bas prix.

Les clous sont toujours fournis par la France, mais les Etats-Unis et l'Allemagne nous font une forte concurrence et pourraient bien nous enlever ce débouché, si nous ne les suivons pas dans l'abaissement de leurs prix.

Machines. — Cet article pourrait trouver à Andrinople un écoulement assez facile et très productif ; il est encore nouveau sur le marché, n'est pas très exploité et nous pourrions prendre en raison de la bonne qualité de nos produits et de la réputation dont ils jouissent déjà dans toute cette région, une bonne part de sa vente.

J'ai traité très longuement ce sujet dans mon dernier rapport commercial ; je ne puis que le rappeler à ceux que cet article pourrait intéresser. Toutefois, je crois devoir faire connaître le chiffre des ventes qui ont été opérées sur cette place pendant l'année qui vient de s'écouler.

Machines agricoles.

	Francs.
Charrues, herses, extirpateurs, bineuses, etc.	30.000
Trieurs à grains	7.000
Égréneurs de maïs et concasseurs à grains	1.000
Pulvérisateurs pour chôlage des vignes	400

Machines industrielles.

	Francs.
Moteurs à pétrole	25.000
Machines à vapeur et chaudières.	10.000
Locomobiles et batteuses à vapeur (1 batterie complète) .	18.000
Machines pour moulin à farine	110.000
Meules.	4.000

Couleurs et drogueries. — Nos articles sont toujours préférés, malgré les efforts de l'Angleterre, de l'Italie et de l'Autriche pour leur substituer les leurs. Ce qui rend nos produits plus recherchés c'est qu'ils ne sont pas frelatés comme leurs similaires étrangers ; la quinine par exemple dont il est fait une grande consommation vient exclusivement de France à l'exception de celle qui est vendue chez l'épicier de qualité inférieure et par conséquent meilleur marché.

Cuirs et peaux tannés. — Nous avons perdu la vente de cet article, à cause de la cherté de nos produits ; ils ont été remplacés par ceux de l'Italie, des États-Unis et de fabrication indigène. Nous avons néanmoins conservé les cuirs vernis et de bonne qualité pour chaussures.

Alcool et esprit divers.— Importés de Hongrie par chemin de fer en wagon citerne.

Nos cognacs et nos vins fins ne trouvent plus de placement dans le pays. La fabrication locale les a totalement remplacés. La meilleure eau-de-vie indigène et elle n'est pas mauvaise, se vend à raison de 2 fr. 50 le litre; elle est généralement consommée même dans les maisons étrangères.

Il en est de même pour les vins fins; on les a remplacés par des vins vieux du pays que l'on sert à la fin du repas au lieu de nos vins de luxe qui sont trop chers. Il faut dire du reste que la misère du pays a réduit considérablement la consommation de ces produits. La société est très restreinte, on ne reçoit que fort peu; les dîners sont rares et on ne fait presque pas de frais de table. Je reçois de nombreuses demandes relatives au placement de cet article, mais je suis dans la nécessité d'y répondre constamment qu'il n'y a plus rien à faire dans cette partie.

Ciment et chaux hydraulique. — La vente nous est encore réservée dans de bonnes proportions, mais la Belgique nous en a enlevé une grande partie.

Nous devons cette perte comme beaucoup d'autres, à la suppression par les « Messageries Maritimes » de l'escale de Dédéagatch; nous n'avons plus de rapports directs avec nos ports tandis que la Belgique a conservé ses communications par Anvers. On dit, il est vrai, que beaucoup de nos marchandises sont expédiées dans des ports étrangers d'où elles nous viennent sous le pavillon d'une autre nationalité.

Articles de carosserie. — Sont exclusivement français. Ils sont envoyés à Andrinople où ils servent à la construction des voitures. Ils comprennent les pièces en fer et en acier, le cuir, le velours et la passementerie pour capote et capitonnage, ils forment encore une assez grande vente. On fabrique beaucoup de voitures à Andrinople et même on fait assez bien dans ce genre de travail. C'est solide et bon marché. On peut avoir une victoria pour 800 fr. et un landau pour 1,000 fr.

Telles sont les marchandises qui me paraissent les plus propres à être importées de France et qui, je crois, pourraient encore lutter avantageusement contre les produits similaires étrangers. Je les signale à l'attention de nos fabricants et de nos négociants comme pouvant trouver un débouché dans ce pays.

La part contributive de chaque pays importateur est indiquée dans le tableau qui suit :

	1902.	1901.	Différence.
		(En francs.)	
Autriche-Hongrie .	2.766.424	1.930.600	+ 835.824
Angleterre	882.022	456.500	+ 425.522
Russie	815.862	896.400	— 80.638
Bulgarie	717.066	855.500	— 138.434

	1902.	1901.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
Allemagne	492.834	217.700	+ 275.134
Italie.	332.936	321.400	+ 11.536
France	314.644	241.400	+ 73.244
Belgique	169.498	160.300	+ 9.198
Egypte	160.000	168.400	— 8.400
Grèce.	61.663	33.180	+ 28.483
Turquie.	3.143.410	2.038.900	+ 1.104.510
	9.856.359	7.320.280	+ 2.536.079

L'Autriche-Hongrie arrive en première ligne avec une avance considérable sur les autres pays importateurs; elle augmente chaque année et tend de plus en plus à substituer ses produits dans tous les articles et plus particulièrement dans les produits manufacturés à ceux des autres nationalités. Cette année, elle a encore gagné 835,824 fr.; elle a porté ses importations totales à 2,766,424 fr.

Cette puissance doit sa prépondérance commerciale à sa proximité du pays, à la rapidité de ses communications avec la Turquie, à son système de vente qui consiste à faire offrir ses marchandises par des personnes intéressées à leur écoulement, aux facilités de paiement qu'elle accorde aux acheteurs, à la connaissance du goût et des ressources du consommateur et, enfin et surtout, au bon marché de ses produits dû à leur qualité inférieure. Ses articles jouissent ici d'une très mauvaise réputation et, justement à cause de cela, ils sont plus demandés et plus achetés, car on sait d'avance que leurs prix sont plus en rapport avec la modicité des moyens dont on dispose.

C'est ainsi que toutes les nouveautés qui paraissent en France sont copiées en Autriche, soumises à une fabrication spéciale et vendues en Orient à des conditions beaucoup plus avantageuses que celles qui sortent de nos ateliers. Ce sont nos produits qui ont le plus à souffrir de cette concurrence, car ils sont mieux faits, plus soignés et, par conséquent, plus chers.

Les importations consistent en alcool, coton filé, ficelles et cordes, bois de campêche, fers, vitriol de fer, fer-blanc, vinaigre, couleurs et droguerie, poissons salés, verres et vitres, boissons, verreries et lampes, café, cuirs, farines, meubles, machines, produits manufacturés, clous et pointes, huiles, papier, amidon, tartre, cirage, allumettes, étain, sucre, divers.

L'Angleterre vient au second rang avec une augmentation de 425,522 fr., ce qui porte ses importations en 1902 à 882,022 fr.

Elle est représentée par les articles suivants : alun, coton, filés, produits manufacturés, papier, riz, grenailles, sacs vides, étain, divers, houilles.

Son outillage pour la fabrication des cotons filés qu'elle expédie dans les Indes lui facilite ses exportations dans ce pays. Les

goûts sont à peu près les mêmes et la consommation exige les mêmes conditions de bon marché.

Les envois de riz qui nous arrivent par l'Egypte sont assez considérables; ils maintiennent le montant de ses expéditions à un chiffre toujours assez élevé.

La Russie a vu ses importations diminuer de 80,638 fr.; elles n'ont été, en 1902, que de 815,862 fr. Elles consistent en farines, pétrole, sucre.

Les farines russes nous viennent d'Odessa; elles sont fines et sont uniquement employées pour la pâtisserie; un moulin à cylindre nouvellement installé à Andrinople fabrique actuellement de la farine aussi fine qu'on peut la désirer. Il est à présumer qu'il pourra bientôt satisfaire aux besoins de la population et éliminer de ce marché la production étrangère. Pour les autres farines, la fabrication locale suffit amplement à la consommation et même elle en expédie dans d'autres parties de la Turquie.

Le pétrole nous vient exclusivement de Batoum; celui des États-Unis a complètement disparu de ce marché.

Le sucre russe est assez estimé et lutte avantageusement pour le prix et la qualité avec celui qui nous vient d'Autriche.

Bulgarie. — Les importations s'élèvent à 717,066 fr., avec une diminution sur l'année précédente de 138,434 fr. Elles comprennent les bois de chauffage et de construction et le riz.

Nous avons dans le vilayet des forêts qui devraient suffire à la consommation du pays; mais le déboisement se fait avec si peu de soin et les moyens de communication sont si imparfaits qu'on ne peut pas en profiter avantageusement. Il est plus facile de faire venir cet article de la Bulgarie par le chemin de fer. On m'assure que les Bulgares le prennent dans notre province et nous l'expédient ensuite par la voie ferrée.

Le riz bulgare est très estimé et trouve un placement avantageux.

Allemagne. — Autrefois les produits de cette puissance étaient à peine connus sur cette place; aujourd'hui ils y sont représentés par une somme de 492,834 fr. et accusent en 1902 une augmentation de 275,134 fr. Ils consistent en alcool, ammoniaque, fers, verres à vitres, boissons, quincaillerie, briques et tuiles, machines, clous et pointes, papier, pelles, zinc, divers, produits manufacturés.

Le bon marché est évidemment une des causes principales de la vente des produits allemands; ils nous viennent par Constantinople dont ils ont avec ceux de l'Autriche accaparé le marché.

Italie. — Les expéditions de cette puissance s'élèvent, en 1902 à 332,936 fr., avec une augmentation sur l'année précédente de 11,536 fr.

Elles consistent en cotons filés, ficelles et cordes, citrons et oranges, café, cuirs, macaroni, huiles, poivre noir et rouge, divers, produits manufacturés.

L'Italie a fait aussi de grands progrès dans son commerce d'importation en Turquie. Il y a quelques années, elle n'y était représentée que par des pâtes alimentaires et quelques articles insignifiants ; aujourd'hui, elle prend place parmi les importateurs les plus importants. Ses cotons filés, ses articles de lingerie et tout ce qui touche à l'habillement, fabriqués à Milan, trouvent ici un excellent débouché, en raison de leur bon marché et de leur bonne confection.

On se demande comment des marchandises qui, en réalité, ne sont pas si mauvaises, peuvent être vendues à des prix aussi bas. La main-d'œuvre, très peu rémunérée en Italie, est sans doute la cause du bon marché de sa production.

France. — Nos expéditions en Turquie n'ont fait que baisser depuis une vingtaine d'années ; avant cette époque, nous occupions le premier rang parmi les pays importateurs et nos produits étaient, pour ainsi dire, les seuls demandés dans tous les articles de vente sur ce marché. Aujourd'hui, on ne les rencontre presque plus, et nous n'occupons que le septieme rang dans le tableau d'importation après l'Autriche et l'Angleterre, que nous laissions autrefois bien dernière nous, et la Russie, la Bulgarie, l'Allemagne et l'Italie, qui n'étaient même pas alors comprises parmi nos concurrents.

On connaît les causes de cette déchéance. C'est la pauvreté dans laquelle est tombé ce pays qui le force à n'envisager dans les achats que le bon marché. On sait que nos marchandises sont supérieures aux autres, mais on ne peut plus les acheter parce qu'elles ne sont plus à la portée des moyens dont dispose la consommation. D'autre part, l'établissement du chemin de fer, en rapprochant cette partie de l'Empire de la capitale, l'a privée de sa liberté commerciale et l'a rendue tributaire du marché de Constantinople où on ne trouve plus que des articles autrichiens et allemands.

De plus, en reliant la Turquie à l'Europe, la voie ferrée l'a mise en rapport direct avec l'Autriche et a donné à cette puissance des facilités considérables qui ont puissamment aidé à l'écoulement de ses produits en Orient au détriment des nôtres

Pour lutter contre cette concurrence et ramener nos produits sur ce marché, la première des conditions est de vendre nos marchandises à des prix qui soient à peu près les mêmes que ceux de leurs similaires étrangers et, en second lieu, de les faire offrir par des personnes directement intéressées à leur vente.

Les commis-voyageurs et les agents sur place me semblent tout indiqués pour rétablir les relations qui existaient autrefois entre la France et ce marché. J'ai déjà traité très longuement ce

sujet dans mon rapport précité et n'ayant rien à y ajouter, je ne puis que m'en tenir aux appréciations que j'y exposais.

Les importations françaises sont :

Alun, ciment et chaux, bois de campêche, émaux, boissons, café, cuirs, briques et tuiles, farines, produits manufacturés, naphtaline, huiles, papier, riz, amidon, grenailles, soufre, étain, divers.

Belgique. — A augmenté de 9,198 fr., ce qui porte ses importations à 169,498 fr.

Elles consistent en machines, armes, fers, verres et vitres, verreries et lampes, clous et pointes, papier, cirage, divers.

Presque toutes les armes et les bicyclettes vendues à Andrinople proviennent de la Belgique.

Égypte. — Les importations de riz portées à l'Égypte sont, en réalité, au compte de l'Angleterre qui les expédie des Indes.

La Grèce est portée pour 61,663 fr. avec une augmentation de 28,483 fr. Elle expédie des cotons filés, citrons et des oranges, des fruits secs, des cuirs, des huiles, des olives, du poivre et divers.

La Turquie a augmenté de 1,104,510 fr. et a eu un mouvement de 3,143,410 fr.

Tableau des exportations.

	1901.	1902.	Différence.
		(En francs.)	
Blé	665.900	2.271.906	+ 1.606.000
Cocons et soie	2.282.000	2.200.000	— 82.000
Déchets de cocons	»	61.788	»
Manufacture indigène	144.000	376.428	+ 232.428
Tabacs en feuilles	1.980.000	2.124.846	+ 144.846
Divers	»	110.694	»
Seigle	104.500	228.000	+ 123.500
Maïs	974.000	4.335.762	+ 3.361.762
Alpistes	19.360	68.286	+ 48.926
Laines	375.000	38.190	— 336.810
Peaux de vaches, moutons	45.000	»	»
— d'agneaux	548.800	621.414	+ 72.614
— de chèvres	310.000	564.414	+ 254.414
Sésame	»	»	»
Anis	45.000	211.698	+ 166.698
Frisons	»	43.548	»
Orge	37.800	288.648	+ 250.848
Cristaux de vin	»	»	»
Avoines	225.500	571.141	+ 345.640

	1901.	1902.		Différence.
	—	—		—
		(En francs.)		
Balais	78.100	96.444	+	18.344
Peaux de buffles et bœufs	»	»		»
— chevrettes	501.400	»		»
Vins	360.000	404.658	+	44.658
Valonnées	312.900	83.334	—	229.566
Graines de lin	15.300	21.318	+	6.018
Bois et planches	»	431.194		»
Haricots, pois chiches	»	»		»
Lentilles et fèves	1.600	1.140	—	460
Vesces	19.240	9.120	—	10.120
Millet	29.200	55.974	+	26.774
Chiffons	6.650	8.892	+	2.242
Peaux de renards	»	»		»
— lièvres	»	152.874		»
— chasse	»	»		»
Huiles de sésame	28.500	12.654	—	15.846
Amandes et noix	9.600	28.158	+	18.558
Cognacs	12.100	»		»
Minerai de cuivre	27.300	»		»
Os	50.800	30.210	—	20.590
Poils de chèvres	5.500	39.444	+	33.944
Poissons salés	60.000	21.774	—	38.226
Son	64.700	11.856	—	52.844
Fromages	139.000	36.594	—	102.406
Bois veinés	17.600	225.720	+	208.120
Vieux cuivre	»	3.762		»
Diverses exportations pour la Turquie	»	497.040		»
Totaux	9.496.440	16.338.922		

Céréales. — Les céréales qui s'annonçaient comme excellentes au printemps ont été trouvées sensiblement diminuées au moment de la moisson. On a attribué cette diminution aux dégâts occasionnés par les rats qui, en effet, ont fait en grand nombre leur apparition dans les champs, pendant les deux mois qui ont précédé les moissons. La production totale n'en a pas moins été de 15 à 20 0/0 supérieure à celle de l'année précédente. Il n'en a pas été de même pour les semailles d'été, telles que les maïs, sésames, graines de sorgho, etc., etc., qui ont été très éprouvées par la sécheresse et dont la production a été inférieure à celle de l'année précédente.

La production totale des blés tendres et durs a été, en 1902, de 239,606,000 kilog. contre 199,671,750 kilog. en 1901.

Les prix ont été les suivants :

Blé dur et tendre.	Fr. 14 — 14.75	0/0	les 100 kilog.
Maïs.	— 8 — 9		—
Avoine.	— 9 — 9 1/2		—
Orge.	— 8 — 9		—
Seigle	— 9 — 9 1/2		—
Alpiste.	— 9 — 10		—

Cocons et soie. — En 1902, il a été mis en éclosion environ 21,000 onces de 30 grammes de graine de vers à soie fournie dans la proportion de :

70 0/0 par Bagdad et Brousse ;
5 0/0 indigène ;
et 25 0/0 par la France.

La production des cocons a été, cette année,

de.	737.600 kilog.
contre.	867.879 —
de l'année passée, d'où une diminution de . .	130.279 kilog.

La production se partage comme suit :

Souffli	335.000 kilog.	305.885 kilog.
Andrinople. . . .	111.000 —	128.550 —
Ortakein	108.000 —	129.980 —
Miriofito	85.900 —	118.625 —
Moustapha-Pacha .	62.000 —	73.800 —
Rodosto	25.000 —	22.250 —
Kirk-Kilissé . . .	7.700 —	12.349 —
Dédéagatch	1.000 —	» —
Demotica.	» —	50.951 —
Tchataldja	» —	9.509 —
Kechan.	» —	4.769 —
Ouzoun-Keupru. .	» —	1.211 —
Totaux. . .	737.600 kilog.	867.879 kilog.

Cette diminution est due au manque des feuilles de mûrier. La sériciculture ayant donné de bons résultats depuis quelques années, la population est revenue avec ardeur à cette culture sans tenir compte que les mûriers n'étaient pas en proportion avec la quantité de graines mises à éclosion. Il s'ensuit que presque toutes les années, la plupart des éleveurs parmi les villageois sont obligés de jeter une bonne partie des vers au moment de leurs opérations faute de pouvoir les nourrir.

On veut remédier à cet inconvénient en augmentant la plantation des mûriers. L'administration de la Dette publique qui a tout intérêt à la réussite de cette récolte dont elle retire de beaux revenus, la favorise en aidant les éleveurs dans leurs planta-

tions et dans la fourniture, moyennant paiement, de bonnes graines. Elle organise aussi des concours dont les prix sont des sommes d'argent et le plus souvent des microscopes.

Prix moyen des cocons.

	1901.	1902.
	Par kilogramme.	
	Francs.	Francs.
Blancs de Bagdad	1.65—2.60	3 » —3 1/2
Jaunes —	2.65—2.60	2 1/2—2.75

Laines. — La production a été de 6,150 balles de 130 kilog., consommées dans le pays. Les prix moyens de 1 fr. 50 le kilogramme.

Vins. — Malgré la diminution de 40 0/0 constatée dans les vignobles de certaines parties de ce vilayet, la production générale n'en a pas moins été supérieure d'environ 3 millions de litres à celle de l'année précédente.

En 1901, elle a été de 13 millions de litres;
En 1902, elle atteint 16 millions de litres,

en comprenant dans ces quantités respectives 1,500,000 litres d'eaux-de-vie extraites du marc de raisin.

Tableau de la production des vins.

Andrinople.	650.890	kilogrammes.
Hawsa.	613.700	—
Ortakeni.	70.000	—
Kirk-Kilissé	5.312.000	—
Souffli.	1.667.000	—
Myriofito.	7.350.000	—
Rodosto	750.800	—
Dédéagatch.	125.000	—
	16.539.800	kilogrammes.

Tableau de l'exportation des vins.

Serbie	8.000	litres.	1.360	francs.
Bulgarie	916.200	—	155.754	—
Angleterre . . .	9.200	—	1.564	—
Italie.	136.000	—	23.110	—
France.	1.175.000	—	199.750	—
Allemagne . . .	105.500	—	17.935	—
Égypte	30.500	—	5.185	—
	2.380.400	litres.	404.658	francs.

Le vilayet d'Andrinople offre, par ses vignobles, une grande importance au point de vue de l'agriculture et du commerce. Malheureusement, cette richesse a subi depuis ces dernières années de fortes atteintes par les attaques réitérées du mildew contre lequel toutes les défenses ont été impuissantes. L'administration de la Dette publique fournit les moyens de lutter contre la maladie, mais elle ne parvient pas à l'enrayer. Les influences atmosphériques seules décident des récoltes; un temps sec empêche le mal de faire trop de ravages tandis que l'humidité le favorise; on emploie le sulfate de cuivre avec des pulvérisateurs provenant de la fabrique française Vermorel de Villefranche et le Tourbillon, qui sont fournis par la Dette publique.

Les prix ont été environ de 16 à 17 fr. les 100 litres.

La part contributive de chaque pays importateur est indiquée par le tableau suivant :

	1902.	1901.	Différence.
	—	—	—
		(En francs.)	
France	3.759.090	1.091.970	+ 2.667.120
Turquie	2.376.840	3.689.140	— 1.312.300
Angleterre . . .	2.990.040	596.310	+ 2.393.730
États-Unis	2.365.974	586.600	+ 1.779.374
Italie.	1.972.876	1.107.260	+ 865.616
Allemagne . . .	1.756.423	1.312.650	+ 443.773
Autriche	796.120	827.300	— 31.180
Bulgarie	157.114	»	»
Grèce.	84.414	109.300	— 24.886
Égypte	80.031	79.500	+ 531
Belgique	»	46.090	»
Hollande	»	21.320	»
	16.338.922	9.467.440	+ 6.871.482

La France a repris dans les exportations la première place qu'elle avait perdue l'année dernière à la suite de la mauvaise récolte des céréales qui lui sont presque entièrement destinées. Nous sommes représentés dans cette branche de commerce par de bonnes maisons de Marseille pour les céréales et de Lyon pour les cocons; il n'y a pas grand chose à dire sur leurs opérations, si ce n'est qu'elles font de bonnes affaires et maintiennent sur ce marché le bon renom de nos négociants; il serait à désirer que l'importance de nos importations en Turquie soit aussi grande que celle de nos exportations de ce pays.

Mines.

Le sol du vilayet d'Andrinople parait être riche en minerais. Il est vraisemblable que les anciens habitants de la Thrace ont exploité des mines, car on trouve en divers points, notamment

sur les contreforts des montagnes du Rhodope, des scories qui attestent l'existence d'anciennes exploitations.

Aujourd'hui, aucune mine n'est en exploitation réelle. On travaille bien dans quelques-unes, mais les travaux en cours sont faits en général d'une façon toute primitive, sans système, sans installation sérieuse. Les quelques mines qui sont concédées définitivement manquent de direction technique et surtout d'argent ; les concessionnaires ne veulent ou ne peuvent faire les dépenses nécessaires.

Ceux qui n'ont que des autorisations provisoires (permis de recherches) se bornent le plus souvent à faire quelques travaux dans le but de ne pas perdre leurs droits.

Les concessionnaires n'ont généralement pris leurs permis de recherches que dans le but de revendre leurs droits à des capitalistes ou à des sociétés. Leurs prétentions sont exorbitantes et ils ne trouvent jamais personne pour les leur acheter, aussi l'industrie minière qui pourrait au dire des personnes compétentes donner de beaux bénéfices dans ce vilayet ne produit rien et c'est à peine si elle est exploitée.

Jusqu'à ce jour, il a été délivré dans le vilayet plus de cent vingt permis de recherches et il n'a été extrait qu'une quantité insignifiante de minerais. Ces permis ont été donnés tels qu'ils ont été demandés sans qu'aucune vérification ait été faite. Les chercheurs de mines sont nombreux, mais très peu sont capables de reconnaître un minerai ; aussi ils ramassent tout ce qui leur paraît n'être pas de la terre ou de la pierre. Ils soumettent des échantillons à de prétendus connaisseurs qui leur déclarent que les échantillons renferment du charbon, du plomb, de l'argent, du cuivre, de l'or, de l'étain, du fer, etc., etc., et aussitôt, de crainte de perdre le fruit de leurs trouvailles, ils demandent des permis pour tous les minerais dont il y a des traces. Les permis sont facilement accordés, pourvu que quelque fonctionnaire haut placé consente à s'occuper de l'affaire.

Les permis de recherches sont valables pour une année, mais ils sont facilement renouvelés. Après deux ans, ils sont déchus, si les conditions imposées n'ont pas été remplies ce qui est le plus grand nombre de cas.

Depuis quelque temps les règlements concernant les mines ont été modifiés. On exige que le demandeur d'une concession offre certaine capacité financière et qu'il prouve par des vrais échantillons que le minerai existe réellement. Ainsi, dorénavant il y aura moins de terrains miniers détenus inutilement par des possesseurs de permis provisoires.

Les frais d'extraction sont généralement peu élevés : la main-d'œuvre est relativement bon marché et les installations peu coûteuses même lorsqu'on emploie des machines. Mais la contrée n'ayant pas ou très peu d'industries, la consommation locale est nulle et il faut envoyer le minerai à l'étranger.

Le plus souvent les prix possibles de vente ne comportent pas les frais de transport du minerai brut, à moins qu'il ne soit très riche ou que la mine ne se trouve à proximité de la mer ou d'une ligne de chemin de fer. Il faudrait donc expédier un minerai sinon pur, au moins grossièrement débarrassé des matières étrangères, inutiles ou sans valeur.

J'indique ci-dessous par sandjak les minerais pour lesquels des permis de recherches ont été demandés et délivrés.

Andrinople. — Lignite, charbon, manganèse, plomb, zinc, antimoine, nickel, naphte, pétrole.

Rodosto. — Charbon, pétrole, naphte, arsenic, soufre, fer, aluminium, chrome, cuivre, bismuth, or, argent, plomb argentifère, zinc, antimoine, borax, graphite, alun, manganèse, mercure, étain, ambre jaune.

Gallipoli. — Pétrole, plomb argentifère, charbon, or, étain, zinc, cuivre, manganèse, naphte, chrome, asphalte, arsenic, antimoine, lignite.

Dédéagatch. — Chrome, manganèse, cuivre, charbon, zinc, pyrites, plomb argentifère, argent, soufre, arsenic, antimoine, pétrole, fer, naphte, mercure.

Gumuldjina. — Plomb argentifère, arsenic, étain, soufre, fer, or, cuivre, argent, zinc, bismuth, antimoine, manganèse.

Kirk-Kilissé. — Cuivre, fer.

De tous ces minerais il n'y a pour le moment en exploitation plus ou moins sérieuse, avec des permis ou des firmans que les suivants :

Andrinople et Rodosto, dans les cazas d'Ouzoun-Keupru et de Malgara : 3 mines de lignite et charbon.

Gallipoli, vers Myriofito : une mine de pétrole ; vers Kechan : une mine de charbon.

Dédéagatch : une mine de cuivre.

Gumuldjina, entre Dédéagatch et Gumuldjina : une mine de cuivre ; vers Xanthi : une mine de cuivre.

Kirk-Kilissé, vers Samakoff : une de cuivre et de fer qui était anciennement exploitée.

En résumé, l'année 1902 a été relativement bonne. Les récoltes ont généralement réussi et tout le monde en a bénéficié. Il en est résulté un bien être général qui s'est fait sentir dans toutes les classes de la population. En ce qui nous concerne, nous ne pouvons que regretter que notre commerce qui en achetant les pays du pays envoie sur cette place la plus grande partie des capitaux qui l'alimente ne les reprennent pas ensuite en lui fournissant les matières nécessaires à sa consommation.

Nos négociants et nos fabricants pourraient au moins faire quelques efforts pour participer dans une plus grande mesure aux importations de ce marché.

En terminant, j'ajouterai qu'Andrinople n'a aucune relation commerciale avec l'Algérie.

MEYRIER,

Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 17 DÉCEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 294

RÉPUBLIQUE CUBAINE

Situation économique, commerciale et industrielle de la province de Santiago-de-Cuba, année 1902.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 10 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix
273.	—	**Autriche-Hongrie** : Mouvement commercial de Trieste pour 1902-1901 comparés (Commerce spécial).	» 20
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902 . .	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902..	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation..	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902..	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902..	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902..	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.	» 30
287.	—	**Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales. . . .	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie** : Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902.	» 20
289.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902.	» 20
290.	—	**Égypte** : Commerce extérieur de l'Égypte en 1902.	» 20
291.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Honduras) : Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902..	» 20
292.	—	**Espagne** : Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902..	» 30
293.	—	**Turquie** : Commerce du vilayet d'Andrinople en 1902..	» 20

RÉPUBLIQUE CUBAINE

Situation économique, commerciale et industrielle de la province de Santiago de Cuba, année 1902.

Observations générales sur la situation économique.

Santiago-de-Cuba, le 24 octobre 1903... La situation que j'ai exposée dans mon précédent rapport (1) ne s'est pas sensiblement modifiée.

Encore que la question politique soit maintenant réglée à la satisfaction de la grande majorité du pays, ni le commerce, ni l'industrie, ni l'agriculture n'ont eu le temps de se relever des crises passées. Et cela plus particulièrement dans la province de Santiago, la plus éprouvée par les dernières révolutions, et où le manque de capitaux se fait aujourd'hui sentir plus vivement que dans les autres parties de l'île.

En attendant le paiement des vétérans de « l'Armée Libératrice », promis à plusieurs reprises par le gouvernement central, les populations, tant de la campagne que des villes, sont réduites, soit à la misère, soit à une gêne financière excessive, défavorables à la prospérité de tout commerce d'importation.

D'autre part, les propriétaires fonciers manquent de capitaux pour exploiter leurs colonies, et les rares capitalistes qui pourraient les aider dans ces entreprises n'osent trop encore s'y risquer, rendus défiants par les cruelles leçons du passé politique de l'île. En sorte que la production locale n'a presque rien gagné en activité depuis l'établissement du gouvernement cubain.

Les chiffres afférents à l'exercice 1902 sont trop sensiblement les mêmes que ceux qui figurent dans mon dernier rapport pour que je croie devoir les reproduire. Ils continuent d'ailleurs à être forcément, ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, plus ou moins entachés d'inexactitude, les opérations commerciales qui se font par l'intérieur et par la Havane ou sous le couvert de pavillons marchands autres que ceux des véritables pays de provenance ou de destination, échappant au contrôle ou le faussant. Au surplus, ce n'est que depuis la proclamation de la

---

(1) Voir annexe n° 230 au *Moniteur officiel du Commerce* du 16 avril 1903.

République cubaine, soit depuis mai 1902, que les statistiques officielles du Commerce extérieur sont publiées, chaque trois mois, par la « Secretaria de Hacienda ».

Ensemble du mouvement commercial.

D'après ces documents, l'ensemble du mouvement commercial des cinq ports de la province de Santiago ouverts aux échanges internationaux s'est élevé, en 1902, à 17,307.912 dollars. Ce chiffre représente à peine la septième partie du total des opérations commerciales de l'île avec l'étranger, total qui monte à 128 millions de dollars. Il est intéressant de noter, à l'appui de ce que j'ai dit plus haut de la situation économique de ma circonscription, que ce rapport est loin d'être en harmonie avec celui qui existe entre la population de cette province et la population totale de Cuba. D'après les derniers recensements, en effet, ces chiffres de population sont respectivement de 327,715 et 1,572,797 habitants, c'est-à-dire, entre eux, dans le rapport de 1 à 5.

Voici comment se décompose l'ensemble des importations et des exportations des ports de cette province pendant les années 1901 et 1902.

	Importations.		Exportations.	
	1901.	1902.	1901.	1902.
	(En dollars.)			
Baracoa. . . .	154.622	120.246	292.059	390.334
Gibara	2.107.135	1.054.508	1.397.191	2.577.235
Guantanamo .	623.434	434.855	1.843.556	1.622.101
Manzanillo . .	1.496.412	1.251.403	1.707.640	1.730.108
Santiago . . .	5.403.649	5.259.616	1.752.569	2.867.506
Total. . . .	9.785.252	8.120.628	6.993.015	9.187.284

Ainsi, tandis que les importations semblent avoir légèrement diminué, le total des exportations a sensiblement augmenté. Cet accroissement porte principalement sur la vente des minerais de fer et de manganèse et sur celle des bois de construction et d'ébénisterie.

IMPORTATION.

De même que les années précédentes, on remarque au premier rang des articles d'importation :

1° Les denrées alimentaires fournies pour la plus grande moitié par les États-Unis, et, dans des proportions moindres, par l'Espagne, l'Angleterre et la France ;

2° Les vins espagnols et français, surtout les premiers ;

3° Les tissus, soieries et tous articles de bonneterie, mercerie et chemiserie, de provenance anglaise, française, allemande ou espagnole (en suivant l'ordre d'importance des fournitures) ;

4° Les machines, metaux ouvrés et outils, fabriqués aux États-Unis, en Allemagne, en France ou en Angleterre;

5° Les produits chimiques et pharmaceutiques, dans l'importation desquels la France a la plus large part, les États-Unis venant ensuite;

6° Les animaux et dépouilles d'animaux, d'origine centre et sud-américaine (en ce qui concerne le bétail vivant), et de provenance allemande, nord-américaine ou française (en ce qui concerne les cuirs bruts ou ouvrés).

EXPORTATION.

Les exportations faites directement des ports de la province de Santiago, ou par voie de chemin de fer central, portent surtout sur les produits suivants :

1° **Sucre brut**. — La circonscription de mon Consulat fournit environ le cinquième de l'exportation totale de l'île, laquelle a été, en 1902, de 1,780,923,625 livres, valant 29,981,963 dollars, et achetés presque exclusivement par les États-Unis;

2° **Cacao**, figurant dans le total des exportations pour 5 millions 22,731 livres, d'une valeur de 552,448 dollars, expédié en majeure partie aux États-Unis, en Espagne, Allemagne, Angleterre et France. A ajouter au cacao quelques milliers de livres de café plutôt à titre d'échantillons;

3° **Bois de construction et d'ébénisterie** (acajou, cèdre, etc.), dont il a été retiré, en 1902, des profondes forêts de la province, à destination des États-Unis, de l'Angleterre et de l'Allemagne, pour une valeur de 1,430,000 dollars contre 1,190,000 en 1901. L'acajou seul entre pour plus d'un tiers dans ces chiffres;

4° **Minerais de fer, de manganèse et autres métaux**, extraits et achetés par des compagnies nord-américaines, et dont l'exportation, en 1902, a excédé de près d'un million de dollars celle de l'année précédende (1,700,000 dollars contre 900,000 en 1901);

5° **Fruits divers**, — bananes et ananas notamment, — consommés aux États-Unis;

6° **Rhums et eaux-de-vie**, dont l'Angleterre et les pays de l'Amérique du Sud sont les plus importants acheteurs;

7° **Animaux, dépouilles d'animaux et cuirs**.

Observations sur l'élevage.

Je crois devoir signaler, à propos de cette dernière catégorie d'articles d'exportation, une tendance qui s'accentue actuellement dans ma circonscription à employer la fertilité naturelle et incessante des vastes « potreros » ou paturages semi-boisés des provinces de Santiago et de Puerto-Principe à un élevage mé-

thodique et conséquent du bétail. De nombreux achats sont faits dans ce but au Venezuela, à Porto-Rico et à Saint-Domingue et introduits dans l'île par le port de ma résidence ou ceux de Manzanillo et Nuevitas. Le bétail engraisse bien, à l'abri, jusqu'ici, de toute épidémie grave, acquiert une plus-value notable, se reproduit et, finalement, est revendu avec bénéfice par ses éleveurs, sans que ceux-ci aient à engager de trop grosses avances de fonds, et sans même, souvent, qu'ils aient été distraits par la surveillance de leurs animaux de l'exploitation antérieure de leurs usines ou de leurs caféières.

Ce mouvement, qui est sans doute appelé à prendre chaque jour une nouvelle importance, peut actuellement être formulé par les deux tableaux suivants :

I. — *Valeur, en dollars, de l'exportation des animaux et cuirs de Cuba durant les années 1901 et 1902.*

	1901.	1902.
	(En dollars.)	
Bétail	4.594	12.584
Cuirs et peaux	231.060	374.482
Dépouilles d'animaux	74.517	76.780
Total	310.171	463.846

II. — *Têtes de bétail inscrites dans les registres municipaux de la propriété en 1901 et 1902.*

	Existences au 31 décembre 1901.			Existences au 31 décembre 1902.		
Provinces.	Mâles.	Femelles.	Total.	Mâles.	Femelles.	Total.
Puerto-Principe	42.531	53.296	95.857	56.745	75.969	132.714
Santiago	57.680	32.937	90.617	71.196	49.748	120.944
Total pour les deux provinces orientales			186.474			253.658
Total général pour toute l'île			689.353			999.862

Soit, d'une année à l'autre, une augmentation de 50 0/0 dans la valeur des exportations, et une augmentation de 45 0/0 dans le total des existences de bétail. Enfin, la consommation locale annuelle s'est elle-même élevée, dans cet intervalle, de 1,887 à 1,989 kilog. par 100 habitants.

Industries locales.

Au sujet des industries plus anciennement établies dans l'île, je n'ai pas grand'chose à ajouter aux observations de mes précédents rapports.

La **culture du café et du cacao** qui se récoltent sur les mêmes terrains, demeure toujours à demi ruinée. Les colonies incendiées n'ont pas encore été reconstruites. Les plantations ne sont plus entretenues que sur une très faible partie des terrains autrefois fertiles. La production reste stationnaire, infime en comparaison de ce qu'elle était il y a cinquante ans et insuffisante pour la consommation de l'île. Peut-être cette situation s'améliorera-t-elle le jour où grâce aux nouveaux droits de protection qui ont été votés, le quintal de café cubain pourra remonter à 12 ou 15 dollars. Mais il faudra que les agriculteurs s'arment de patience et consentent à immobiliser d'assez forts capitaux, environ 5,000 dollars par « cavalerie » (13 hectares) de terre plantée, pendant le laps de quatre ou cinq années nécessaires à l'obtention de la première récolte fructueuse.

L'industrie sucrière, bien que n'ayant pas encore eu le temps de se relever entièrement du coup que lui a porté l'incendie de la plupart des usines de cette région durant la dernière insurrection, continue cependant à être de beaucoup (avec les tabacs de la Havane) la principale source de richesse nationale. En Orient, elle s'étend de préférence sur les arrondissements de Manzanillo, San-Luis, Gibara et surtout Guantanamo. Dans les environs de cette dernière ville fonctionnent une dizaine de sucreries, la plupart fondées ou exploitées par de nos compatriotes, et toutes, en tous cas, pourvues de machines et d'outillage français.

Si les propriétaires d'un grand nombre d' « ingenios » secondaires détruits en 1895-96 n'ont pas été à même de reprendre leurs affaires, il s'est, par contre, fondé, sur l'initiative de particuliers ou de syndicats, quelques grosses usines « centrales » dont les chiffres d'affaires ont donné un nouvel essor à la production de la canne.

Industrie annexe de celle du sucre, la **distillation des eaux-de-vie de canne** est très active dans cette province où elle est représentée par une douzaine de maisons, dont certaines, établies à Santiago même, produisent annuellement de grandes quantités d'un rhum raffiné, largement consommé sur place et très apprécié dans les pays du Sud-Amérique et même en Espagne, aux États-Unis et en France. Il est à craindre toutefois que cette branche de l'industrie ne ressente très vivement le contre-coup de la loi votée en février dernier par les Chambres de la Havane, frappant d'un impôt de consommation de près de 100 dollars la « pipe » d'alcool (environ 450 litres) qui se paie aujourd'hui de 8 à 10 dollars.

Les **mines** de Cuba sont toutes distribuées dans cette province la plus montagneuse de l'île. Les plus riches sont celles de fer et de manganèse et continuent à être dans la situation assez prospère que je signalais dans mon dernier rapport. Ainsi, d'ailleurs, le prouve l'augmentation soulignée plus haut

dans l'exportation des minerais. J'ai déjà donné la nomenclature de ces mines toutes exploitées par des compagnies américaines à l'aide de capitaux fournis en majeure partie par les États-Unis. Aucune modification n'a été depuis apportée à cette liste ; nulle exploitation nouvelle ne s'est ouverte ; aucun des nombreux gisements simplement dénoncés à l'État n'a été jusqu'ici, en raison des grandes difficultés et des risques de l'exploitation, l'objet de travaux d'importance. Exception doit être faite toutefois pour la Compagnie des mines de cuivre dites du Cobre dont je n'avais précédemment qu'annoncé les projets d'établissement et qui a repris depuis peu, sans atteindre jusqu'à présent les résultats attendus, le forage d'anciennes galeries abandonnées depuis plus de trente ans.

Les **fruits** du pays en raison de leur abondance naturelle, de la facilité et de la sécurité de leur culture et du peu de frais qu'elle nécessite, constituent pour les populations rurales une source appréciable de revenus. De forts syndicats tels que la Cuba Fruit C° établie sur la côte nord entre Baracoa et Nipe, commencent à s'y adonner sur une vaste échelle et leurs produits, ananas, bananes et mangos trouvent chaque jour aux États-Unis de nouveaux et importants débouchés.

Je ne citerai le **tabac** que pour mémoire. Cette province en produit peu et de qualité très inférieure. Les tabacs de Mayari manufacturés à Santiago, alimentent la consommation locale et s'exportent en petites quantités dans certaines îles des Antilles.

La **coupe des bois** a été grandement favorisée par la création récente du chemin de fer central de la Havane à Santiago de Cuba qui sur un parcours de 150 kilomètres entre San-Luis et Las Tunas, a percé les grandes forêts de la province dans leur partie la plus dense jusqu'alors inaccessible. Les hautes futaies du pays sont riches en acajous et cèdres de fortes dimensions dont on coupe les troncs à 70 centimètres du sol et dont on abandonne les couronnes de branches.

Je signalerai pour terminer diverses tentatives intéressantes d'**apiculture** qui viennent d'être faites sur une assez grande échelle dans la région et qui paraissent devoir prospérer, le climat et la richesse de la flore se prêtant admirablement à la production incessante du miel. Des demandes fermes sont faites par les États-Unis sur la base de 32 cents le gallon, vase compris. Les unités premières des essaims viennent des États-Unis et d'Italie.

Commerce avec la France.

Le rôle que joue la France dans l'ensemble du mouvement de la région est malheureusement beaucoup plus effacé que ce qu'il devrait être. Nous ne venons qu'au quatrième rang, loin après les États-Unis, l'Angleterre et l'Espagne, et encore pour ainsi dire *exæquo* avec l'Allemagne. Notre marché pourrait cependant, je crois, trouver ici bien des débouchés, si les trans-

actions avec les provinces orientales étaient facilitées par la création (ou pour mieux dire le rétablissement) d'un service maritime sous pavillon national et surtout si nos commerçants et industriels se décidaient à entreprendre la réclame nécessaire et à envoyer sur place, à l'exemple des grandes maisons étrangères, des agents et des voyageurs qui feraient connaître nos marchandises et se rendraient compte des desiderata de la clientèle et de la possibilité des placements.

Nos marchandises, en effet, sont en général très appréciées dans le pays, en raison de leur qualité et de leurs prix, — souvent inférieurs à ceux de la concurrence lorsque la longueur et la complexité des transports ne les grèvent pas d'un taux de fret excessif.

Les produits chimiques et pharmaceutiques, la parfumerie, les denrées alimentaires, certains vins de luxe, les outils, la quincaillerie, les articles de Paris, et surtout les tissus fins et les articles d'habillement et de toilette, principalement de toilette féminine, peuvent très bien réussir ici, et, de fait, se vendent de préférence à tous autres similaires toutes les fois qu'ils sont intelligemment et activement présentés au public, et partout où la population, financièrement plus à l'aise, peut donner libre cours à ce désir d'acheter qui est assez naturel au Cubain.

Je citerai à l'appui de cette thèse la ville importante de Puerto-Principe, moins éprouvée par l'insurrection et plus vite relevée grâce à sa situation sur le parcours du chemin de fer central et à la prospérité de l'élevage dont elle est le centre : de l'aveu des commerçants et des commissionnaires français, les affaires y sont particulièrement prospères.

Les autres villes principales de la circonscription, Gibara, Holguin, Manzanillo, Guantanamo. restent jusqu'à présent dans la même situation d'expectative que Santiago.

Principales maisons de commerce de Santiago.

Encore que la nomenclature des raisons sociales de cette dernière place n'ait pas changé depuis mon dernier rapport, je crois redonner ci-dessous, sous les réserves d'usage, la liste des principales maisons susceptibles d'entamer ou de continuer des relations commerciales avec la France.

Comestibles, vins, liqueurs, etc.

Branet y Cia, Bradell y Cia. Elijio Rosy Cia, Salazar Hermanos, Lorenzo Abascal, Trillas y Cia, Monteavaro y Cia, L. Tamarelle, Bolivar y Cia, Larea y Poesalu.

Parfumerie et articles de Paris.

Aders y Cia, Cordoneria Chiquita, La Borla, Las Novedades, La Azucena, Carbonell y Cia, Dotta y Espinosa.

Quincaillerie, sellerie, clouterie, ferronnerie.

Inglada y Cia, Virginio Porro, Valiente (La Cubana), Boix Hermanos, Llovet y Cia, Paramon Arce y Cia, Jouanneau, Fortin, Belleau, Antonetti y Cia.

Étoffes, soieries, lingerie, bonneterie.

La Nacional, La America, La Princesa, Los Cubanos, La Francia, La Fortuna, La California, La Borla, Carbonell y Cia, Hill y Casas, La Bandera Cubana, Cordoneria Grande, Arufat y Cia, Puerta del Sol.

Armes, coutellerie, poudre.

Jouanneau.

Papeterie, librairie.

Gutierez Hermanos, Aders y Cia, J. Ravelo, Antonetti y Cia (Siglo XX).

Chaussures, articles de voyage.

La Principal, Montané y Cia, Arrufat y Cia, Zattini y Cia.

Commissionnaire en marchandises francaises (autres que vins et denrées).

G. Druelle.

Banques.

Deux grandes maisons de banque ont des succursales à Santiago-de-Cuba : la « Banco nacional de Cuba » et la « The Royal Bank of Canada » qui vient tout récemment de succéder à l'ancienne « Banco de Oriente » et qui a inauguré, en faveur des agriculteurs, une ingénieuse combinaison d'avances de capitaux et d'assurances, dont les polices servent de garanties, en guise d'hypothèques. La situation financière du pays que j'ai exposée au début de ce rapport, rend particulièrement intéressante cette tentative dont, toutefois, il n'est pas encore possible d'apprécier les résultats.

La plupart des grandes maisons de commerce de la place notamment MM. Brooks y Cia, C. Branet y Cia, Schumann y Cia, se livrent également aux opérations de banque. Les transactions se font, dans la province, exclusivement en monnaie américaine. Le change moyen du papier à vue sur Paris est de 5 fr. 20 par dollar.

Chemins de fer.

Depuis l'envoi de mon dernier rapport annuel, une compagnie de chemins de fer, la « Cuba Company », présidée par le millionnaire Van Horne, de New-York, a achevé de relier la vieille capitale d'Orient à la Havane par une ligne centrale dont le tracé, assez habile, dessert les plus grandes villes de l'intérieur jusqu'alors isolées.

Les départs ont lieu, dans chaque sens, trois fois par semaine, le trajet d'une longueur de 856 kilomètres, se fait en trois jours, avec deux nuits d'arrêt à Santa-Clara et Puerto-Principe. Les billets de passage coûtent, selon la classe, 14 et 7 centimes par kilomètre ; les prix de fret sont sagement établis ; le trafic, tant en passagers qu'en marchandises, est actif, et tout semblerait devoir assurer le plein succès de l'entreprise.

On annonce, comme devant être mis en vigueur avant la fin de l'année, un service quotidien et beaucoup plus rapide : le voyage ne durerait plus que 24 heures.

J'ai eu, plus haut et à différentes reprises, l'occasion de signaler l'influence heureuse qu'a déjà eue la création de cette ligne, non seulement sur le développement de l'industrie, mais encore sur les destinées futures de certaines villes de l'intérieur. Aussi d'autres voies sont-elles déjà à l'étude ou en projet, destinées à relier les principaux ports de la région orientale à l'artère centrale.

La « Cuba Company » se propose de créer deux embranchements : l'un partant du point dénommé Alto-Cedro (à 80 kilomètres de Santiago), ira desservir Mayari et la baie de Nipe ; l'autre partant de Cacocum (à 125 kilomètres de Santiago), rejoindra à Holguin la ligne qui existe déjà entre cette ville et le port de Gibara.

D'autres sociétés ont également mis à l'étude des projets de voie ferrée entre Santiago et Guantanamo ; Guantanamo et Mayari ; Manzanillo (côte sud) et Mayari (côte nord) ; enfin Santa-Cruz (côte sud) et Puerto-Principe, déjà relié au port de Nuevitas (côte nord).

Il est à présumer qu'une bonne partie de ces lignes pourront être exploitées dès 1905, et que l'activité commerciale et industrielle du pays en ressentira les heureux effets.

Enfin, il est aussi question d'établir un service de tramways électriques, à Santiago. Contrat aurait déjà été passé à cet effet avec un ingénieur-entrepreneur.

NAVIGATION.

J'ai donné dans mon précédent rapport la liste des différentes lignes de navigation dont les vapeurs touchent à Santiago.

Il n'y a aucun changement à apporter à cette liste, et le mouvement de la navigation dans les ports de ma circonscription n'a pas non plus varié de 1901 à 1902.

Ce mouvement peut être résumé par le tableau suivant ou, pour plus de clarté, les entrées seules ont été portées, les sorties étant naturellement les mêmes à une ou deux unités près.

Ports.	Cabotage. Nombre de navires.	Cabotage. Tonnage.	Long cours. Nombre de navires.	Long cours. Tonnage.	Total. Nombre de navires.	Total. Tonnage.
Baracoa	193	159.899	96	82.387	289	242.286
Gibara.	860	175.952	226	300.768	1.086	477.720
Guantanamo . .	150	80.029	73	166.236	223	246.265
Manzanillo. . .	264	146.754	138	244.812	402	391.566
Santiago. . . .	286	193.357	544	1.242.950	830	1.436.317
Total pour les ports de la province. . .	1.753	757.001	1.077	2.037.153	2.830	2.794.154
Total général pour toute l'île	11.989	3.283.295	3.848	7.846.671	15.837	11.129.966
Grand total afférent à l'ensemble des ports de l'île et à l'exercice de 1901					15.535	10.630.999

Comme on le voit, la différence sur les totaux d'ensemble, quoique presque insignifiante d'une année à l'autre, tendrait cependant a être en faveur de l'exercice 1902.

En ne considérant que la navigation au long cours, voic maintenant comment se décompose par vapeurs et voiliers, le mouvement maritime des différents ports de la province :

Entrées.

	Vapeurs.		Voiliers.		Total.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
Baracoa . . .	56	75.885	40	6.502	96	82.387
Gibara. . . .	207	298.321	19	2.447	226	300.768
Guantanamo .	69	164.109	4	2.127	73	166.236
Manzanillo. .	101	229.113	37	15.699	138	244.812
Santiago. . .	480	1.213.698	64	29.252	544	1.242.950
Total pour les ports de la province. .	913	1.981.126	164	51.997	1.077	2.037.153
Total général pour l'île					3.848	7.846.671

Il résulte de l'examen de ces derniers chiffres que le mouvement de la navigation au long cours dans les ports de la province comparé au chiffre d'ensemble afférent à toute l'île est proportionnellement beaucoup plus actif que ce qu'on eût pu prévoir d'après le rapprochement établi, au début de ce rapport, entre les totaux du mouvement commercial tant de la région que de la République cubaine elle-même.

Ce désaccord apparent est dû à ce que beaucoup des navires qui fréquentent les ports orientaux, n'y font qu'escale, poursuivant leur route soit vers les groupes des Antilles, soit vers les ports de l'Amérique du Sud.

Ces navires portent, dans les proportions suivantes, pavillons : américain (22 0/0), cubain (20 0/0), anglais (20 0/0 , norvégien (15 0/0), espagnol (15 0/0), allemand (5 0/0), haïtien (1 0/0), dominicain (1 0/0), russe, hollandais et divers (1 0/0).

Il est regrettable de constater que notre pavillon marchand ne figure pas dans cet ensemble, alors que son apparition dans les eaux de Santiago ou dans les ports voisins pourrait, cependant, ainsi que je l'ai dit plus haut et qu'il a été sans cesse montré dans les rapports émanant de ce Consulat, donner un nouvel essor aux transactions, actuellement stagnantes, de notre commerce avec la République cubaine.

DUPAS,
Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 17 DÉCEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 295

Possessions anglaises d'Asie

INDE

Etat de l'industrie cotonnière dans l'Inde, au 31 mars 1903.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 10 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix
274.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial et maritime de Southampton pendant l'année 1902 . .	» 20
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.	» 30
287.	—	**Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales . .	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie** : Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902	» 20
289.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902.	» 20
290.	—	**Égypte** : Commerce extérieur de l'Égypte en 1902.	» 20
291.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Honduras) : Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902	» 20
292.	—	**Espagne** : Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902.	» 30
293.	—	**Turquie** : Commerce du vilayet d'Andrinople en 1902.	» 20
294.	—	**République cubaine** : Situation économique et industrielle de la province de Santiago-de-Cuba, année 1902	» 10

POSSESSIONS ANGLAISES D'ASIE

INDE.

État de l'industrie cotonnière dans l'Inde, au 31 mars 1903. — Question de l'amélioration du coton indien.

Bombay... D'après les publications les plus récentes, celles du 24 juin 1903, l'industrie cotonnière dans l'Inde, bien que florissante en apparence, n'en traverse pas moins une crise grave, due à deux causes différentes, selon qu'il s'agit des filés ou des tissus : pour les filés, l'industrie souffre des incertitudes du change sur la Chine ; pour les tissus, elle souffre du droit d'excise arbitraire de 3 1/2 0/0, imposé par les manufacturiers anglais, ce qui fait que, loin d'être favorisée par la métropole, elle se trouve entravée à chaque pas dans son essor.

Nous traiterons ces deux points en détail, chacun à leur tour.

Importance de l'industrie. — L'industrie de la filature et du tissage, dans l'Inde, représente un capital net de plus de 320 millions de francs, et donne constamment du travail à environ 180,000 ouvriers des deux sexes.

Tableau synoptique des progrès de l'industrie. — On pourra se rendre compte des progrès de l'industrie cotonnière dans l'Inde depuis 25 ans, par le tableau suivant :

Années.	Ouvriers employés dans les usines.	Nombre d'usines.	Broches.	Métiers.	Coton employé : par balle de 392 livres (155 kilogrammes).
1876 . . .	40.000	47	1.100.000	9.140	220.000 balles.
1886 . . .	74.000	95	2.260.000	17.455	643.000 —
1896 . . .	145.000	155	3.933.000	37.270	1.409.000 —
1902 . . .	181.000	192	5.000.000	42.584	1.765.000 —

Répartition des usines. — Les 192 usines existant dans l'Inde sont ainsi réparties :

Ville de Bombay, 80 ; présidence de Bombay, 54 ; autres provinces y compris (pour mémoire) les usines de Pondichéry, 58.

Bombay, centre de l'industrie. — Bombay est donc le centre de l'industrie : de quelque point des environs de la ville que l'on se place, on voit le ciel obscurci par les fumées noires qu'émettent ses hautes cheminées.

En 1866, la ville de Bombay ne comptait que 10 usines ; en 1902 elle en a huit fois plus ; elle a 22,845 métiers, 2 millions et demi de broches ; elle occupe dans cette industrie 86,000 ouvriers des deux sexes, et emploie près d'un million de balles de coton (exactement 987,378 balles).

Production des filés en 1902-1903 dans les filatures de l'Inde. — Les filés produits en 1902-1903, dans toute l'Inde anglaise (Bombay, Madras, Punjab, provinces unies d'Agra et d'Oudh, Bengale et provinces centrales), se sont élevés à 559 millions de livres anglaises, en nombres ronds.

La part de production des États indigènes, des territoires étrangers, y compris Pondichéry, dont les usines (fait à constater en passant) sont toujours comptées, pour mémoire, avec les usines de l'Inde, a été de 17 millions de livres de filés, soit un total général pour l'année fiscale 1902-1903 de 576 millions de livres de filés ; ce chiffre ne représente qu'une augmentation de 3 millions de livres sur l'année précédente 1901-1902, où les affaires avaient repris avec une grande activité ; mais il offre une augmentation de 223 millions de livres de filés sur l'année 1900-1901 qui avait été très mauvaise.

Part contributive de Bombay. — Sur ce total de 576 millions de livres de filés, de tous numéros, la part contributive des usines de Bombay et de la présidence de ce nom a été de 72.80 0/0.

Répartition de la production des filatures entre les divers numéros. — Ces 576 millions de livres de filés de l'Inde, dans la dernière année fiscale terminée au 31 mars 1903, se sont répartis entre les divers numéros de la manière suivante :

Numéros des fils classés par importance.	Production en poids (en livres anglaises).
Nos 11 à 19	171.000.000
No 20 seul	151.000.000
No 10 seul	126.000.000
Nos 21 à 30	86.000.000
Nos 1 à 9	30.000.000
Nos 31 à 40	12.000 000
Au-dessus de 40	675.000
Total (en nombres ronds)	576.675.000

Bombay et la présidence du même nom fournissent les deux tiers de cette immense production.

Prix moyen des filés. — Le prix de ces filés est actuellement à Bombay le suivant :

Numéros des filés.	Prix par livre et en francs et centimes.
10.	0.45 à 0.55
20.	0.55 à 0.65
30.	0.65 à 0.75
40.	0.80 à 0.95
50.	1.20 à 1.40
60.	1.40 à 1.60

Exportation : 43 0/0 de la production. — De ces 576 millions de livres de filés, l'Inde a exporté 43 0/0, soit 248 millions de livres en nombres ronds, valant 144 millions de francs : 93 0/0 allant en Chine, 3 0/0 à Singapore et 4 0/0 divers.

Les filés représentent une valeur exportée six fois et demie plus grande que celle des tissus.

Production et exportation des cotonnades. — En effet, il a été produit en 1902-1903, cent vingt-deux millions et demi de yards de cotonnades de tout genre dont il a été exporté 69 millions de yards, en nombres ronds, valant 22 millions de francs.

Marchés pour les cotonnades de l'Inde. — Les principaux marchés pour les tissus de l'Inde sont : Singapore, Ceylan, le Golfe Persique, la mer Rouge et la côte d'Afrique. Quant aux Philippines, les produits américains ont chassé les cotonnades indiennes. Le traité russo-persan a aussi ralenti les envois au Golfe Persique. On fait, en ce moment, des efforts pour trouver de nouveaux marchés en Turquie, à Smyrne, Constantinople, Beyrouth, Mozambique, Quilimane et la côte des Somalis.

Efforts pour améliorer les tissus. — Mais c'est surtout le marché intérieur que les fabricants veulent conquérir, en arrêtant (ou en essayant d'arrêter), cette avalanche de cotonnades anglaises qui inonde le pays et qui représente un si gros chiffre d'affaires. Ils s'efforcent de plus en plus à produire, comme filés, le matériel nécessaire aux étoffes plus fines. Les n^os^ de 21 à 40 ne cessent, depuis trois ans, d'être produits en plus grandes quantités, comme le prouve le tableau suivant :

Numéros	1900-1901.	1901-1902.	1902-1903.
		(En livres.)	
de 21 à 30	57.500.000	73.000.000	85.500.000
de 31 à 40	11.000.000	12.000.000	12.500.000

Pour les numéros au-dessus de 40, les fabricants indiens sont toujours tributaires des cotons étrangers. L'avenir seul dira si l'amélioration du coton indien leur permettra de changer cet état de choses regrettable, et de lutter efficacement contre leurs

concurrents anglais, même avec le droit d'excise que ceux-ci leur imposent.

Nous allons maintenant examiner successivement ce qui concerne les variations du change sur la Chine, le droit d'excise, les exportations de filés et cotonnades des usines de l'Inde, l'importation des cotonnades d'Angleterre et enfin (question de première importance qui domine la situation économique future du pays), la possibilité de l'amélioration de la qualité des cotons indiens.

Variations du change avec l'Extrême-Orient. — Les fluctuations du change et la baisse constante de l'argent sont une des difficultés les plus graves contre lesquelles aient à lutter les manufacturiers de l'Inde, dans leurs transactions avec l'Extrême-Orient.

Pendant que le change de la roupie à vue ou à court terme sur l'Europe a été à peu près stable en 1902 (maximum 1 schelling 4 pence 1/8, minimum 1 schelling 3 pence 29/32, différence 7/32 pence ou 0 fr. 0137), le cours de l'argent-métal était en janvier 1903 de 85 fr. 65 le kilog., ce qui met le prix net de la roupie à moins d'un franc (0 fr. 9996) et son cours forcé à 1 fr. 70 en moyenne.

En janvier 1903, le taux du change sur la Chine était de 115 roupies pour 100 dollars et sur le Japon de 158 roupies 1/2 pour 100 taëls, ce qui montre d'un seul trait la difficulté considérable des transactions : les manufacturiers indiens doivent payer leur main-d'œuvre, leurs matières premières, leurs dépenses diverses avec une roupie dont la valeur est majorée de 70 0/0 et recevoir pour prix de leurs ventes une monnaie avilie.

Droit d'excise de 3 1/2 0/0 sur les tissus fabriqués dans l'Inde. — Aussi est-il aisé de concevoir de quel poids pèse sur eux le droit d'excise de 3 1/2 0/0 dont est frappé chaque yard de tissu fabriqué sortant de leurs usines. Ce droit a été établi par le « Cotton duties Act, de 1896 ». Ce n'est pas un droit levé spécialement en vue de grossir le revenu ; car le budget de 1902 ayant offert un large excédent (dû, d'ailleurs, au cours de la roupie-monnaie comparé au prix de l'argent-métal), on a procédé à des remises de taxes notamment à une diminution de la taxe sur le sel, et à une élévation du chiffre des revenus annuels des particuliers touchés par l'« income-taxe », ce droit sur les cotonnades indiennes a pour but de protéger les fabricants anglais du Lancashire, sur l'ordre et grâce à la pression desquels il a été établi.

Aussi, les fabricants indiens sont-ils unanimement hostiles à l'idée d'accorder des droits préférentiels quelconques aux produits anglais importés. Mais leur opposition ne peut se borner qu'à des vœux, dont le Gouvernement de l'Inde tient ou ne tient pas compte, selon qu'il le juge à propos, et selon qu'en décide l'*India Office* de Londres.

Ce droit d'excise, fixé nominalement à 3 1/2 0/0 *ad valorem* est, en réalité, bien plus élevé. Il est, en effet, levé sur la production totale. Or, tous les tissus importés d'Angleterre dans les Indes sont faits avec des fils d'un numéro au-dessus du numéro 24. L'Inde a produit, en 1902-1903, 123 millions de livres de tissus de tout genre en nombres ronds. Comme il n'a été produit dans les fabriques indiennes que 35 millions de livres de filés au-dessus du numéro 24, correspondant à environ 40 millions de livres de tissus, ce n'est que sur ce dernier chiffre que le droit d'excise devrait être levé et non sur la totalité de la production. Ce droit est plus lourd que l' « income-tax », car il est levé sur le chiffre net de la production, même si la vente du produit n'a laissé aucun bénéfice aux propriétaires ou aux actionnaires, comme c'est le cas pour beaucoup de fabriques, au lieu que l' « income-tax » n'est perçu que sur un revenu effectif. Aussi, le dix-huitième Congrès national indien, tenu à Ahmedabad, en 1902, a-t-il voté, à l'unanimité, la résolution suivante : « Considérant que les cotonnades de l'Inde ne font « que très peu de concurrence à celles importées du Lanca- « shire, et que le droit d'excise de 3 1/2 0/0 constitue une injus- « tice vis-à-vis des fabricants, et tend à entraver l'industrie du « tissage des cotonnades dans l'Inde, demande son abolition ». Les considérations qui précèdent, et qu'il est indispensable de connaître si l'on veut juger sainement de l'état de l'industrie cotonnière dans l'Inde, donnent l'explication des efforts que font les usines indiennes pour accentuer leur concurrence. Déjà, pour les filés, cette concurrence est presque victorieuse.

Comparaison entre l'importation des filés anglais et la production des filés indiens, en 1902-1903. — En effet, si l'on examine quelle a été la quantité de filés anglais importés dans l'Inde dans la dernière année fiscale (1902-1903), on trouve seulement 31 millions 1/2 de livres, en nombres ronds.

Bien que le prix élevé du coton américain, pendant toute l'année, n'ait laissé aux manufacturiers anglais qu'un très léger bénéfice, peu encourageant pour l'exportation, il n'en est pas moins vrai que la métropole fournit de moins en moins de filés, blancs ou colorés, à l'Inde. La diminution est, surtout, sensible dans les numéros moyens de 31 à 40, qui sont tombés de 23 millions 8 à 19 millions 8. Le tableau suivant permet, d'ailleurs, de juger d'un coup d'œil la proportion, pour les filés en 1902-1903, entre l'importation et la production locale. Il n'existe pas de document plus récent :

Importation dans l'Inde des filés d'Angleterre, 1902-1903.		Production des filés par les usines de l'Inde, 1902-1903.	
Numéros.	Poids. (en livres.)	Numéros.	Poids. (en livres.)
1 à 30	7.260.000	1 à 30	563.047.000
31 à 40	19.812.000	31 à 40	12.513.000
au-dessus de 40.	4.245.000	au-dessus de 40.	674.495

Ainsi pour les numéros inférieurs, de 1 à 30, l'Inde produit 77 fois 1/2 autant de filés qu'elle n'en importe. La filature emploie pour ces filés les cotons indigènes à courte soie du *gossypium neglectum*. De 31 à 40, l'Inde ne produit en nombres ronds que les 3/5 de ce qu'elle importe. Elle arrivera, avant peu, pour les nos 31 à 40 à égaler sa production à son importation, et, peut-être, à surpasser cette dernière. Mais, là où l'écart est encore grand, c'est pour les numéros au-dessus de 40 dont elle importe six fois plus qu'elle ne produit. Comme ces numéros ne peuvent s'obtenir qu'avec du coton étranger, égyptien ou américain, à longues soies, et que ce coton est cher, la production restera faible, tant qu'on n'aura pas réussi à obtenir, sur le sol de l'Inde même, un coton à soies assez longues pour se passer de l'étranger. Nous verrons, plus loin, en détail, les efforts tentés pour l'amélioration du coton indien : il n'est pas de question plus importante pour l'Inde ; si ces efforts réussissent (et il y a lieu de l'espérer), ce sera une révolution économique véritable pour l'Inde comme pour la métropole.

Importation totale de l'Angleterre en filés et cotonnades (année fiscale 1902-1903). — Il s'agit, en effet, d'un mouvement commercial énorme. D'après les statistiques de Robertson, qui doivent servir à l'enquête générale commencée à Londres, l'Angleterre a importé dans l'Inde, du 31 mars 1902 au 31 mars 1903, pour 39 millions de francs de filés et 478 millions 1/2 de cotonnades de tout genre, soit, pour ses usines, un total de 517 millions de francs, à peu près *les deux cinquièmes du total* des importations de l'année dans l'Inde. Remarquons que sur ce chiffre de 478 millions 1/2 de francs de cotonnades, l'Angleterre ne vient pas pour la totalité absolue ; mais elle vient pour 97.7 0/0 c'est-à-dire qu'elle ne laisse qu'un peu plus de 2 pour cent aux autres nations, et que l'on peut raisonner comme si la totalité était fournie par ses manufactures. La différence est négligeable.

Si donc le coton indien indigène (gossypium neglectum) était amélioré au point de pouvoir fournir des filés de 31 à 40 et surtout au-dessus de 40, les fabriques indiennes de tissage se multiplieraient et ce débouché énorme pour ses cotonnades tendrait, d'année en année, à se dérober davantage à la métropole. Il n'existe pas, en ce moment, de question économique plus importante pour l'Inde. C'est au point que si la politique protectionniste qui cherche, en ce moment, sa voie en Angleterre, voulait et pouvait pousser la logique jusqu'au bout, elle chercherait plutôt à entraver qu'à encourager les études ayant pour but l'amélioration de la plante indigène qui fournit à l'Inde sa récolte de coton. Les grandes maisons de Bombay qui exportent cette récolte ne voient pas ces études d'un œil sympathique. L'intérêt de la colonie est directement opposé à celui de la métropole. Mais la logique absolue est impossible en ces questions douanières, faites de compromis, et il n'y a certainement pas à craindre que ces études soient entravées.

S'il est vrai que la « Cotton Growing Association » pourra réussir, sans doute, à se mettre à l'abri des soubresauts du marché américain ou à parer au coup que lui porterait l'établissement d'un droit à l'exportation du coton des États-Unis (droit que l'on commence à réclamer au Congrès), cette même Association sera impuissante à empêcher ce qui se prépare dans l'Inde pour les cotonnades anglaises, dès que le coton y sera amélioré.

Exportation du coton de l'Inde. — La valeur du coton indien exporté a été, en 1902-1903, de plus de 250 millions de francs, représentant 302,000 tonnes, la plus forte exportation depuis dix ans. Le prix déclaré a été de 41 fr. 50 les 50 kilog., moins élevé que l'année précédente. De ces 302,000 tonnes, près de la moitié a été au Japon (86,000 tonnes) et en Allemagne (56,000 tonnes), exactement 47 0/0 du total pour ces deux pays ; le reste a été réparti entre les six principaux acheteurs suivants : Belgique, 39,000 tonnes; Italie, 32,500; Autriche-Hongrie, 28,400 ; France, 21,000; Angleterre, 18,600 ; Chine, 9,800.

Le Japon avait reçu, à lui seul, l'année dernière, 44 0/0 du total exporté, 126,000 tonnes, cette année, seulement, 28,5 0/0, diminution de 40,000 tonnes, due au fait de l'excellence de la récolte du coton en Chine ; celle-ci a fourni une partie de son excédent au Japon, lequel n'a pas eu, dès lors, à faire une aussi grosse commande à l'Inde, son fournisseur habituel. En revanche, l'Allemagne est en progression de plus de 18,000 ton. La Belgique, l'Italie, l'Autriche et la France, ont également vu croître le montant de leurs achats de coton dans l'Inde. Quand sur une exportation de 302,000 tonnes, l'Angleterre ne reçoit que la dix-septième partie, on se demande en quoi elle pourrait bien favoriser l'Inde au point de vue douanier, sur cet article, qui est, pour ainsi dire, tout entier vendu à l'étranger.

Exportation des graines de coton. — Notons, incidemment, que l'exportation des graines de coton, négligeable il y a quelques années, a pris une extension considérable. Il y a cinq ans, il n'était sorti de l'Inde que 1,800 tonnes de ces graines ; il y a deux ans, l'exportation atteignait 11,000 tonnes ; l'année dernière, 102,000 tonnes, enfin, cette année, elle a été de 198,000 tonnes, c'est-à-dire qu'elle occupe la deuxième place comme quantité, et la quatrième comme valeur, sur la liste des graines à huile exportées de l'Inde. Quand l'amélioration, si désirable, du coton indigène sera un fait accompli, la fibre sera peut-être de moins en moins exportée, étant utilisée sur place, mais les graines resteront un article permanent d'exportation.

Question de l'amélioration du coton indigène.

Premières expériences.— Les premières expériences ont eu lieu à Cawnpore. Elles n'ont donné qu'un résultat à peu près négatif. Ce n'est pas au sol qu'il faut s'en prendre, car une analyse très attentive d'un grand nombre de sols a montré qu'il

n'y a rien dans le sol de l'Inde incompatible avec la production de cotons à longues soies. Le coton indien exige de la chaleur et de l'humidité : semé en juin, il se récolte en novembre : il ne lui faut pas plus de 4 mois 1/2 à 5 mois, ce qui est insuffisant pour les plants provenant de graines égyptiennes ou américaines qui exigent jusqu'à six mois. Dès le commencement de décembre, il est trop tard, dans l'Inde pour une bonne maturité du produit. Pour les cotons à très longues soies, il faut, en outre, un sol léger, et éviter l'eau stagnante au pied des plantes deux conditions difficiles à réaliser, soit par la nature du sol, soit par suite des inondations de la mousson.

Les essais faits avec le coton égyptien (graines zafiri et abassy) ont donné de mauvais résultats. Le rendement est plus fort, et la fibre est, incontestablement, meilleure ; mais, après la deuxième ou troisième récolte, la qualité se détériore. De même pour les graines américaines : celles-ci sont plus grosses que les graines indigènes. 100 graines des qualités « Cook's long staple, Allen, Wabagodu », pèsent en moyenne 9 grammes, et 100 graines indiennes de Bombay et des provinces centrales ne pèsent guère que 5 grammes 1/2.

Le coton indien ne produit guère que de 65 à 70 kilog. à l'hectare, contre 200 en Amérique et 325 en Égypte, rendement maximum ; il se cueille avec la gousse entière, et la séparation de la graine et de la fibre se fait dans des usines spéciales. Le résultat des essais, tant avec les graines américaines qu'avec les graines égyptiennes, n'était donc pas encourageant, amélioration temporaire, suivie d'une prompte détérioration ; l'acclimatation directe sur semis était, à peu près, impossible, sauf en quelques endroits.

Or, le paysan, pressé d'argent, aime mieux vendre, sans peine, son coton indigène au marché le plus proche, que d'essayer des nouveautés, et les administrateurs des provinces étaient incapables de le persuader de changer ses antiques méthodes, d'autant plus que les méthodes nouvelles n'offraient qu'un succès plus que douteux. Il y avait là un grand intérêt en jeu, et on se décida à reprendre la question *ab ovo* et à examiner de très près la plante indigène elle-même.

Cultivation des plants de coton dans les fermes modèles et jardins d'essai. — Les fermes modèles cultivent toutes les qualités de coton poussé sur le sol indien, même celles qui ne sont pas strictement indigènes :

Broach (Goghari). — D'abord le Broach (Goghari ou Deshi), le meilleur de tous, avec une proportion de 36 à 38 0/0 de fibre à la graine. Le défaut de ce coton, qui n'est pas, d'ailleurs, strictement indigène, est sa lenteur à pousser. Semé en juin, il n'est mûr qu'en janvier de l'année suivante. Il est évident que, si on employait cette graine dans le Nord et dans le Punjab, cette maturité lente amènerait la destruction de la récolte par les froids, sauf dans des années exceptionnelles.

Dharwar. Koompta. — De même pour le coton de Dharwar

qui, comme le Broach, provient de graines importées après la guerre civile d'Amérique : il se détériore, et est, de plus en plus, chassé de la culture, dans la présidence de Bombay, par la variété rigoureusement indigène, dite Koompta, qui est à la fois plus résistante et plus productive.

Cotons de Madras. — Mentionnons encore les cotons de Madras qui sont de la même espèce que ceux de Broach et de Dharwar (gossypium herbaccum) provenant de graines importées jadis. Leur rendement est très faible. Ce n'est pas là que l'on trouvera la graine appelée à régénérer et à améliorer le coton indien.

Gossypium neglectum. — Puis, la masse des cotons indigènes, aux noms variés, appartenant tous à l'espèce du « gossypium neglectum ». Ce sont les cotons à courte soie, à fibre attachée à la graine, qui se placent au dernier rang des cotons sur les marchés du monde.

Le Varadi et les plants strictement indigènes. — Le *Varadi* est une plante très vivace, vigoureuse, qui, semée en juin, mûrit en novembre, avant l'arrivée des temps froids. Elle a de 25 à 37 0/0 de fibre : elle est d'un bon rendement, et ce coton se vend bien sur tous les marchés, même dans les coins les plus reculés, où les grandes maisons d'exportation ou de vente ont des agents à l'affût des lots disponibles.

Ces cotons *varadi* ont, peu à peu, chassé les cotons *vagria*, *laria*, *goghari*, *deshi*, etc. du Kathiawar et du Sindh. Ils tendent de plus en plus à remplacer les cotons *hingunghat*, des plateaux du Deccan, comme étant plus rémunérateurs pour le paysan. Les expériences avec les graines américaines et égyptiennes n'ont rien produit de bon. Dès qu'elles sont acclimatées, elles se détériorent, et il faut au moins deux ans pour les acclimater, et le paysan ne peut pas attendre ; à moins qu'on ne lui donne une graine produisant une fibre plus longue, et une plante offrant la vigueur et la prompte maturité des *varadi*, jamais il ne changera ses méthodes.

Conditions du problème à résoudre. — Tel est le problème à résoudre, tel qu'il a été posé après quinze années d'études à côté. On a commencé, alors, à Surat, à Poona, à Cawnpore, et sur divers points, des expériences qui, à moins d'imprévu, permettent d'espérer que ce problème, enfin posé comme il devait l'être, va être résolu par l'hybridation des variétés *goghari*, *deshi*, et autres à longues soies, et des *varadi* et autres variétés du gossypium neglectum, ayant une grande vigueur.

Hybrides divers. — On a déjà obtenu plusieurs hybrides divers très curieux : on a hybridé des *goghari* et des plants campagnards résistants du Nagpur. Les plants hybrides étaient en pleine floraison, alors que les plants de *goghari* étaient loin d'être encore mûrs. Le coton *hingunghat*, des plateaux du Deccan, a été hybridé avec les plants *deshi* des plantations de Broach, et le résultat a été un hybride vigoureux, donnant de

belles fibres et fleurissant aussi vite que les diverses variétés indigènes du *gossypium neglectum*.

Le problème résolu. — Le problème est donc résolu ou, du moins, on est sur la voie du succès, quant à la culture. Il reste à examiner le rendement et la qualité. Mais, dès aujourd'hui, on peut assurer que la solution, si longtemps cherchée, est trouvée.

Importance de la question pour nos colonies. — Dans nos colonies de l'Afrique occidentale, comme de l'Indo-Chine, on peut tenir pour certain que c'est par l'hybridation que se réglera la question d'une culture utile et profitable du coton. Les graines des plantes hybrides obtenues dans les jardins d'essai, distribuées aux paysans, leur donneront le moyen d'obtenir des plantes offrant les fibres longues et soyeuses des meilleures sources, et la résistance vivace, la croissance rapide des plantes indigènes, acclimatées depuis des siècles. Ainsi serait atteint le but que se proposent nos industriels, d'avoir « de bon coton **français** pour nos fabriques », à l'abri, à la fois, de la spéculation effrénée qui caractérise le marché américain, et du danger d'un droit établi à l'exportation de ces cotons d'Amérique, comme le progrès de l'industrie, et les demandes des industriels aux États-Unis, le rendent plus que probable avant peu. Ce sera une œuvre de longue haleine pour nos colonies, mais qui doit être entreprise sans retard, ni arrêt. Le résultat des essais faits dans l'Inde ne peut qu'encourager l'association cotonnière coloniale.

Système employé. — Le système employé pour l'hybridation est des plus simples : la fleur de la plante à hybrider est examinée au microscope pour voir si elle a été fertilisée : si elle ne l'a pas été, le pollen en est enlevé avec soin, et le pollen de la fleur qui doit servir à l'hybridation est placé sur les étamines, préalablement essuyées délicatement. Après l'opération, chaque fleur est protégée temporairement par une enveloppe de tulle fixée à la branche. La manipulation est si simple qu'elle peut être confiée à n'importe quel indigène un peu intelligent.

Conclusion. — Si l'Inde fournissait un meilleur coton, la prospérité de ses usines, malgré le droit d'excise, et le change sur la Chine, deviendrait considérable, et les cotonnades anglaises seraient de plus en plus éliminées de son marché. Ce résultat irait contre les idées du parti néo-protectioniste actuel : mais l'Inde y gagnerait considérablement. L'amélioration du coton indien intéresse, à la fois, le paysan producteur et le manufacturier qui file et tisse son produit. C'est actuellement le problème le plus important de l'agriculture dans l'Inde. Il n'est pas moins important pour nous, en ce qui touche nos propres colonies. C'est pourquoi j'ai cru devoir m'étendre particulièrement sur le sujet.

L. Vossion,

Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 17 DÉCEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 296

TURQUIE

Situation économique et commerciale du vilayet de Mossoul en 1902.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 10 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros			Prix.
275.	—	**Allemagne** : Commerce et navigation en 1902 de Brême et des autres ports de la circonscription.	» 20
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de commerce de la ville	» 20
277.	—	**Espagne :** Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902.	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902..	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation..	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.	» 30
287.	—	**Équateur :** Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales.. .	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie :** Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902.	» 20
289.	—	**Turquie d'Asie :** Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902.	» 20
290.	—	**Égypte** : Commerce extérieur de l'Égypte en 1902.	» 20
291.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Honduras) : Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902.	» 20
292.	—	**Espagne** : Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902..	» 30
293.	—	**Turquie** : Commerce du vilayet d'Andrinople en 1902..	» 20
294.	—	**République cubaine** : Situation économique et industrielle de la province de Santiago-de-Cuba, année 1902..	» 10
295.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : État de l'industrie cotonnière dans l'Inde, au 31 mars 1903	» 10

TURQUIE

Situation économique et commerciale du vilayet de Mossoul en 1902.

Mossoul...

Population. — La dernière édition (1894-1895) de l'annuaire officiel de ce vilayet donne pour la population mâle de la province entière les chiffres suivants :

Musulmans	178.138
Chaldéens	1.322
Jacobites	1.159
Syriens	5.653
Arméniens grégoriens	83
Protestants	153
Grecs orthodoxes	13
Juifs	4.675
Yezidis	5.358
	196.536

Pour arriver à un total approximativement vrai, il faut ajouter ceux qui n'ont jamais été recensés et dont le nombre peut être sans exagération évalué à 60,000, ce qui donnerait pour la population mâle un total définitif de 256,536 personnes auquel vient s'ajouter l'élément féminin au moins égal. Nous avons donc pour le vilayet de Mossoul, en chiffres ronds, 500,000 habitants. Quant à la ville elle-même, il est impossible de connaître la population qu'elle contient réellement. L'annuaire que je cite ci-dessus l'estime à 32,000 âmes ce qui, selon moi, n'en représente à peu près que le tiers et je ne suis pas le seul à la porter à 100,000. Si nous considérons, en effet, qu'on compte environ 8,000 maisons et que chacune d'elles renferme en moyenne dix personnes, nous arrivons déjà à un total de 80,000 personnes. Il ne faut pourtant pas oublier que cette estimation de dix personnes par maison est souvent au-dessous de la vérité, que l'on cite de nombreuses maisons où plusieurs familles vivent ensemble et que ce travail d'enregistrement est des moins précis.

Productions du sol. — Je ne ferai pas ici une étude sur les productions du sol de la Mésopotamie ni sur les ressources minières qui sont si nombreuses : M. Alric a dit tout ce qu'il y avait à dire à ce sujet dans un rapport très intéressant et très

complet publié en 1894. Depuis lors, la situation est restée ce qu'elle était et aucune entreprise privée ou gouvernementale n'a cherché à tirer profit des richesses naturelles de cette province. Je citerai simplement pour mémoire l'existence : 1° dans les districts montagneux, de mines d'or, de cuivre, de plomb et de fer et de carrières de marbres de couleur; 2° dans la province de Kirkouk, de carrières de marbre blanc; 3° dans les environs immédiats de Mossoul, du grès et du gypse, et enfin, 4° à Babagourgour et à Touz-Khormato, de sources de pétrole et de naphte très abondantes. Actuellement, le pétrole consommé dans toute cette province provient de Batoum et de Bakou, d'où il est apporté par caravane. Son prix de revient varie selon les saisons, mais on peut l'estimer à 8 fr. environ le bidon, prix trop fort pour la pauvreté réelle des habitants du pays. Si on pouvait exploiter les sources dont je parle ci-dessus, ce serait pour le pays une richesse incalculable : transporté dans des bidons jusqu'à Bagdad et Bassorah, le pétrole trouverait aux Indes et dans tout l'Extrême-Orient des marchés certains, car son prix de vente lui permettrait de lutter avantageusement contre les importations de Russie ou d'Amérique. Mais, par suite de considérations dans lesquelles je ne puis pas entrer ici, les habitants de Mossoul doivent et devront longtemps encore se contenter de l'obscurité dans laquelle ils se voient forcés de vivre.

Travaux publics. — Dans le tableau des dépenses, les travaux publics figurent pour une somme de 20,988 piastres, soit 4,770 fr. : il faut reconnaître que c'est bien peu. Il n'existe d'ailleurs pas dans tout le vilayet de route proprement dite et pourtant on peut circuler en voiture dans toute sa partie occidentale. Les plaines succèdent aux plaines et de larges voies se sont ouvertes partout naturellement. Il est vrai qu'à la saison des pluies, elles sont transformées en bourbiers, tandis qu'en été elles sont recouvertes d'une couche de poussière tellemenl épaisse que les pieds des chevaux enfoncent jusqu'au dessus du sabot : mais ce sont là des inconvénients qui ne comptent pas pour une population habituée à rencontrer des difficultés d'une nature beaucoup plus sérieuse. Il avait été, dans le temps, question de construire une route allant de Kirkouk à Suleymanié, à cause de l'importance stratégique qu'elle présentait, mais le projet est encore à l'état de projet et le sera probablement longtemps encore.

Canalisation du Tigre. — Quant à la canalisation du Tigre dont il a été si souvent question et qui a été consciencieusement étudiée par M. Jaquerez, ingénieur français au service des Domaines impériaux, lequel en a démontré la possibilité, on n'en parle plus. Ce serait là pourtant une amélioration des plus précieuses, car, ainsi que nous le verrons plus loin, la plus grande partie des marchandises exportées suit jusqu'à Bagdad la voie fluviale plus ou moins rapide suivant le courant qui varie aux diverses saisons. Une compagnie possédant des

bateaux à faible tirant et à machines puissantes trouverait de beaux bénéfices dans cette exploitation et rendrait en même temps un grand service au commerce de Mossoul. Mais on affirme que si cette canalisation était jamais faite, le monopole de la navigation en serait d'ores et déjà réservé à la Liste civile.

Chemin de fer. — Il n'entre pas dans les limites de ce travail de faire une étude sur la construction projetée de la ligne de chemin de fer entre Constantinople et le golfe Persique. La question a été traitée par des hommes du métier et de nombreuses brochures ont été publiées sur cette question non seulement en France, mais aussi en Allemagne. Je puis néanmoins dire qu'on l'attend avec la plus grande impatience et que le jour où le premier coup de pioche sera donné du côté de Bagdad sera un jour de réjouissances publiques. Actuellement, en effet, les communications avec l'Europe sont des plus pénibles et des plus coûteuses, les marchandises sont grevées de tels frais, soumises à de tels aléas et si maltraitées par les muletiers et les chameliers que leur prix de transport double toujours et quelquefois dépasse le prix d'achat. Je le sais malheureusement par expérience. Quant aux voyageurs, ils hésitent longtemps avant d'entreprendre un voyage aussi long et aussi dispendieux et c'est ainsi que je suis amené à constater que sur mille habitants un seul est peut-être sorti de Mossoul pour aller je ne dirai pas jusqu'à Constantinople, mais jusqu'à Diarbekir et Alep. Il faut être fonctionnaire pour se lancer dans de pareilles aventures. J'ai parcouru trois des itinéraires qui relient cette ville à la mer, et je sais quels en sont les tourments et quelles en sont les fatigues. Le jour, au contraire, où la ligne de chemin de fer existera les voyageurs seront nombreux, car ils pourront calculer d'une façon très exacte la somme qu'ils auront à débourser, le temps que durera leur absence et ils sauront surtout que la plus grande sécurité ne leur manquera jamais.

Itinéraires. — Aux itinéraires décrits par M. Alric dans son rapport cité ci-dessus, j'en ajouterai trois autres :

I. — *Beyrouth, Damas, Palmyre, Deir-ez-Zor, le Sindjar et Mossoul.* — Cet itinéraire est carossable dans toute sa longueur et il ne présente presque pas d'accidents de terrains. Il se divise en vingt étapes de longueur moyenne. Il a pourtant deux grands inconvénients : 1° le manque presque absolu d'eau jusqu'à Deïr-ez-Zor et 2° la difficulté de se ravitailler en cours de route. Il est par suite très rarement suivi par les caravanes. Le printemps est la meilleure époque parce qu'alors les petits dépôts d'eau formés par les pluies permettent de remédier jusqu'à un certain point au premier de ces inconvénients.

II. — *Alexandrette, Alep, Biredjik, Suverek, Diarbekir, Mossoul.* — Cette route est très fréquentée par les caravanes et elle est, selon moi, une des plus faciles et des plus commodes. Les villages sont très nombreux et très hospitaliers et l'on peut aisément chaque jour se procurer tout le nécessaire en aliments et

fourrages. Les deux centres importants de Biredjik et Suverek offrent des khans assez convenables où l'on peut se reposer un ou deux jours si on le désire. On peut parcourir cet itinéraire en quinze jours en doublant quelques étapes, mais ordinairement et surtout au printemps, il faut une vingtaine de jours. De Diarbekir, on rejoint Mossoul en radeau et cette navigation est des plus agréables pourvu qu'elle ait lieu au mois de mai, au moment de la plus grande crue des eaux. C'est à cette saison que j'ai parcouru les 450 kilomètres qui séparent Mossoul de Diarbekir et je n'ai mis que cinq jours : à partir de juillet, il faut calculer de douze à quinze jours.

Ce radeau (kelek en turc) se compose de la réunion de soixante à deux cents outres, c'est ce dernier chiffre qui est ordinairement adopté. Sur ces outres sont placées plus ou moins artistiquement de longues perches reliées entre elles superposées en nombre suffisant pour former une plate-forme qui s'élève de trente centimètres environ au-dessus du niveau de l'eau. Sur cette plate-forme sont entassées les marchandises et sur ces dernières les voyageurs s'installent aussi peu confortablement que possible. Les personnes aisées font construire à leurs frais et en payant la location de l'espace occupé une petite cabine de deux mètres carrés surmontée d'une toile cirée qui les met à l'abri des rayons de soleil et de la pluie. Le kelek descend au courant du fleuve sans qu'il soit besoin de ramer, excepté dans les endroits dangereux et dans les nombreux tournants parsemés de rochers. Les rames servent plutôt de gouvernail que de moyen d'activer la marche : elles consistent en deux longues perches terminées par des lamelles de bois clouées transversalement et elles sont fortement assujetties à peu près au centre du radeau auquel elles impriment un lent et constant mouvement de rotation qui finit par devenir fastidieux. Pendant toute la traversée, il faut sans cesse arroser la partie des outres qui surnage pour les empêcher d'éclater sous l'influence du soleil et à cet effet on se sert d'un long bâton terminé par une poche en cuir. A l'arrivée à destination les radeaux sont défaits, les bois sont vendus et les outres dégonflées sont expédiées à leur lieu de départ où elles sont employées à la confection de nouveaux keleks.

III. — *Trébizonde, Erzeroum, Van, Bitlis, Séert, Djeziréh, Mossoul.* — Ce troisième itinéraire n'en est pas un en réalité, mais je l'indique pourtant pour ceux qui voudraient faire plus ample connaissance avec la Turquie d'Asie. Je l'ai parcouru pendant l'été 1902. Il faut calculer, sans les jours de repos forcé, sur trente et un jours au moins de marche, dont quelques-uns des plus fatigants. Le paysage est des plus pittoresques presque sur tout le parcours, et les moyens de ravitaillement sont des plus faciles. Le passage des monts Kop, Zighaux et Taher conduit le voyageur jusqu'à 2,400 mètres d'altitude, tandis que les descentes de l'Akabé, du Galli Perpetté et de la gorge de Zakho sont assez dangereux pour donner un certain

frisson qui ne manque pas de charme. Cet itinéraire n'est praticable que du mois de mai à la fin d'octobre.

Moyens de locomotion. — Les seuls moyens de locomotion sont le cheval, la jument et l'ânesse.

La race si fameuse des chevaux de la Mésopotamie et surtout de ceux qu'on pouvait se procurer dans les deux grandes tribus arabes des Chammars et des Azalés, semble avoir peu à peu disparu sous l'influence des croisements défectueux. Il est rare de trouver de jolies bêtes; elles existeraient pourtant, si l'on en croit la rumeur publique, chez certains cheikhs. Mais ces derniers les gardent sans doute soigneusement cachées sous leurs tentes du désert, car j'en ai rarement vu soit à Mossoul soit dans mes nombreuses excursions. La race commune est des plus ordinaires et elle n'a aucune des qualités du véritable cheval arabe. Le prix est assez élevé et il faut payer au moins 500 fr. pour une jument à peu près présentable.

Quant aux ânes, ils appartiennent à la famille des ânes blancs de Bagdad d'où on les a importés. Ils sont beaux, solides et très durs à la fatigue. Les femelles, qui servent presque exclusivement à la monture, valent de 125 à 250 fr., les mâles sont cotés un peu moins haut.

Transport des marchandises. — Le transport des marchandises se fait à dos de chameau, de cheval, de mulet et d'âne et la durée du voyage dépend du caprice du chef de la caravane et de la sécurité des routes. Le transport par cheval ou mulet constitue le moyen le plus rapide et il faut calculer en moyenne de 25 à 30 jours d'Alep à Mossoul. La plus grande incurie préside à ce transport, et quelle que soit la solidité des caisses, il est rare que leur contenu arrive intact.

La charge du chameau est ordinairement de 215 kilog., celle du mulet et du cheval de 150, et celle de l'âne 90.

Le tarif du transport se calcule toujours par kanthar (266 kilog. 900) lorsqu'il s'agit d'une forte expédition, et par charge dans le cas contraire. Il varie toujours selon la saison et la présence sur place des bêtes de somme. La sécurité des routes et la nécessité de l'escorte apportent aussi un coefficient assez important dans la fixation du prix. On peut néanmoins établir ce tarif en moyenne de la façon suivante :

De Mossoul à Alep, par mulet ou cheval, de 190 à 250 piastres (de 42 fr. 30 à 55 fr. 73);

De Mossoul à Alep, par chameau, de 150 à 190 piastres (de 33 fr. 45 à 42 fr. 30);

D'Alep à Mossoul, par mulet ou cheval, de 260 à 300 piastres (de 57 fr. 60 à 66 fr. 90);

D'Alep à Mossoul, par chameau, de 150 à 190 piastres (de 33 fr. 45 à 42 fr. 30);

De Bagdad à Mossoul, par chameau, de 120 à 150 piastres (de 26 fr. 70 à 33 fr. 45);

De Bagdad à Mossoul, par âne, de 150 à 200 piastres (de 33 fr. 45 à 44 fr. 60).

Le tarif du transport par charge est : d'Alep à Mossoul par mulet, de 160 à 200 piastres (35 fr. 68 à 44 fr. 60), et par chameau, de 110 à 130 piastres (24 fr. 50 à 28 fr. 90).

Je dois néanmoins faire les réserves les plus expresses sur ces prix, et je tiens à établir très clairement qu'ils indiquent une moyenne sur laquelle les moindres circonstances ont presque toujours une grande influence.

Il en est de même pour le transport par voie fluviale. Je citerai comme exemple, la différence entre le prix pratiqué au commencement de cette année et celui demandé actuellement : du mois de mai au mois d'octobre il a été de 40 piastres (8 fr. 40) par kanthar, depuis le mois d'août il a été plus que doublé puisqu'il est aujourd'hui de 86 piastres (18 fr. 05). Si le fait se reproduisait chaque année, on pourrait établir une moyenne approximative, mais comme ces fluctuations dépendent de conditions variables elles-mêmes, il est impossible de les prévoir.

Postes et télégraphes. — Le service postal est régulier en été ; il n'en est pas de même en hiver où les courriers doivent traverser des contrées couvertes de neiges qui interrompent souvent toute circulation. Il est hebdomadaire ; il arrive à Mossoul le mardi et en repart le samedi pour Constantinople. On a établi dernièrement un service de colis postaux qui ne va pas plus loin que la Turquie ; le tarif est très cher puisqu'il est de 13 piastres (2 fr. 90) par kilog.

L'année dernière, l'administration générale des télégraphes a introduit une amélioration notable dans le coût des dépêches télégraphiques expédiées dans l'intérieur de l'Empire ottoman. Précédemment le tarif était uniforme, quelle que fût la distance à parcourir ; on payait une piastre par mot (0 fr. 223) avec un supplément de cinq mots. D'après le nouveau système, les cinq mots supplémentaires sont abolis et la taxe est établie comme suit :

1° Pour Constantinople, par mot, une piastre : 0 fr. 223 ;

2° Pour les villes comprises dans les provinces limitrophes du pays expéditeur, par mot, 20 paras : 0 fr. 11 ;

3° Pour les villes intérieures de la même province, par mot, 10 paras : 0 fr. 055.

Mais, pour la 2e classe, le minimum est de quinze mots, et pour la 3e classe, de vingt mots.

Monnaies et change. — L'unité monétaire est la piastre qui a deux valeurs bien distinctes : elle vaut environ 0 fr. 23 toutes les fois qu'on a affaire aux caisses du gouvernement, et 0 fr. 19 dans les opérations commerciales. Dans le premier cas, la livre turque est calculée à 100 piastres et dans le second à 137. Les monnaies qu'on trouve sur place sont les suivantes :

	Piastres.	Paras.
Livre turque.	de 137 à 138	»
Medjidié argent	25	20
Demi-medjidié	12	30
Un quart de medjidié	6	15
Altelek	6	30
Bechlik	3	15
Demi-bechlik	1	25
Monnaie d'alliage (metalik). . . .	»	27
— petit module	»	13 1/2
— de cuivre.	»	5
— petit module	»	2 1/2

Les monnaies étrangères, telles que la livre anglaise et la pièce de 20 fr. française sont respectivement acceptées à 150 et à 119 piastres, mais on ne les trouve jamais en circulation. La monnaie divisionnaire turque est très rare, car pour changer une livre turque en medjidiés, il faut payer un droit de 50 paras (0 fr. 285) et un droit de 20 paras (0 fr. 095) pour chaque medjidié, ce qui représente en réalité un cours de change 0 fr. 76 par livre turque.

IMPORTATION.

Je dois avant tout déclarer que, malgré tous mes efforts, il ne m'a pas été possible de me procurer des renseignements sur le commerce d'importation des principaux centres de ce vilayet : j'étudierai donc le mouvement de la ville de Mossoul seule. Mais cette omission n'a aucune importance, elle ne change en rien le chiffre de l'importation, ni celui de l'exportation, car tout le trafic se neutralise à Mossoul même.

Le total général de l'importation a été de 5,761,000 fr., ainsi décomposé :

Marchandises importées d'Europe. . .	4.148.000 francs.
— — d'Orient. . .	1.613.000 —
Total. . .	5.761.000 francs.

Il est impossible de connaître d'une manière précise les pays de provenance des articles importés dans le vilayet de Mossoul et les appréciations à ce sujet ne peuvent par conséquent se baser que sur des probabilités. Les commerçants mossouliotes ne s'adressent presque jamais directement aux pays producteurs qui sont pour eux trop éloignés et trop peu connus, ils achètent aux importateurs en gros de Bagdad, Alep et Constantinople. Cette manière de faire a le plus grand inconvénient de majorer le prix des marchandises du bénéfice de l'intermédiaire, et si on considère qu'au prix d'achat ainsi majoré, il faut ajouter les frais de transport par caravane, on comprendra aisément pourquoi le commerce d'importation n'est pas florissant.

Les principaux articles que notre pays expédie à Mossoul sont les suivants: Fil à coudre, draperies, châles, tissus de soie,

mousselines, papier à cigarettes, matières tinctoriales, sucre, alcool et liqueurs, épices et plantes médicinales, produits pharmaceutiques, bougies, cuirs pour la cordonnerie.

Le tableau ci-dessous indique la nature des marchandises importées, leur valeur en francs et les pays de provenance :

Nature des marchandises importées.	Valeur en francs.	Pays de provenance.
Cotonnades diverses	1.050.000	Manchester, Suisse.
Fil de coton	2.000.000	Bombay, Angleterre.
Fil à coudre	10.000	France, Angleterre.
Draperies	40.000	Angleterre, Allemagne, Autriche, France.
Flanelles	120.000	Allemagne, Autriche, Italie.
Châles	40.000	Angleterre, Autriche, France.
Sacs de chanvre et cordes	35.000	Angleterre.
Tissus de soie	10.000	Indes, Perse, France.
Mousseline, gaze, velours, satin	12.000	France, Angleterre, Allemagne, Autriche.
Bonneterie, fez	30.000	Suisse, Autriche.
Articles de bureau	10.000	Autriche, Angleterre.
Articles de toilette et de fumeur	5.000	Autriche.
Verrerie, vaisselle, lampes, quincaillerie	38.000	Angleterre, Autriche.
Allumettes et amadou	10.000	Autriche, Italie, Suède.
Papier à cigarettes	50.000	Autriche, France.
Indigo	55.000	Indes.
Matières tinctoriales	30.000	Angleterre, France.
Café	100.000	Indes et Europe.
Sucre	55.000	France.
Thé	5.000	Indes.
Alcool, liqueurs	3.000	France, Grèce.
Épices et plantes médicinales	60.000	Indes, France.
Produits pharmaceutiques	5.000	France, Allemagne, Italie.
Peinture	2.000	Angleterre.
Bougies	10.000	France, Belgique.
Pétrole	40.000	Batoum.
Cuirs pour la cordonnerie	18.000	Marseille, Belgique.
Tapis	180.000	Perse.
Métaux divers	25.000	Allemagne, Suisse.
Fer et cuivre	77.000	Suisse, Angleterre, Russie.
Verres à vitres	7.000	Angleterre.
Machines à coudre	9.000	Amérique et Angleterre.
Horlogerie	7.000	Amérique, Suisse, Allemagne.

Marchandises importées d'Orient.

Nature des marchandises importées.	Valeur en francs.	Pays de provenance.
Tissus de lin	28.000	Trébizonde.
Tissus de soie	40.000	Bagdad.
Dattes	120.000	Bassorah.
Riz	140.000	Province de Mossoul.
Beurre	170.000	—
Charbon, olives et huile	110.000	—
Tabac	260.000	—
Coton et fil de coton	138.000	—
Peaux de vaches et de buffles	147.000	—
Fruits et légumes secs	80.000	Province de Mossoul, Diarbikir, Séert.
Savon	200.000	Alep, Mardine, Séert, Bachika.
Tissus de coton et de soie	180.000	Syrie.

EXPORTATION.

L'exportation a donné lieu à un mouvement de 3,690,000 fr. ainsi répartis :

Exportation pour l'étranger	2.685.000 francs.
— pour l'Orient	1.005.000 —
	3.690.000 francs.

Sur la somme qui représente les envois hors de Turquie, la France figurerait pour une somme de 500,000 fr., ce qui lui donnerait une des premières places.

Marchandises exportées pour l'Europe par voie fluviale jusqu'à Bagdad.

	Francs.	
Noix de Galles vertes	500.000	Londres et Marseille.
Laine arabe lavée	300.000	Hambourg, Marseille, Amérique.
— kurde lavée	80.000	—
Mérinos	350.000	Londres.
Boyaux	300.000	Trieste et Constantinople.
Cire vierge	10.000	Marseille.

Marchandises expédiées pour l'étranger par voie d'Alep par caravane.

	Francs.	
Peaux de chèvres	325.000	Trieste, Londres, Russie.
— d'agneaux	50.000	—
— de renards	20.000	—
— de fouines	50.000	—
Maroquins blancs	700.000	—

Exportation pour la Syrie, l'Égypte, l'Anatolie.

Moutons d'un an	160.000 francs.
— de deux ans	430.000 —
— de trois ans	25.000 —
Vaches	325.000 —
Buffles	65.000 —

Il se fait aussi à Mossoul un commerce de chevaux avec les Indes et les envois annuels sont de 6 à 700 têtes. Les prix varient suivant la qualité des chevaux, mais on peut en moyenne l'estimer entre 300 et 400 fr.

Mais à côté de cette exportation fixe, il y a une exportation fluctuante si je puis m'exprimer ainsi, représentée par les produits agricoles et leurs dérivés, et qui ne dépasse pas Bagdad. On peut l'estimer d'une façon générale de la manière suivante

	Kilogrammes.		Francs.	
Blé	1.000.000	à	9	les 100 kilog.
Orge	1.200.000	à	4.50	—
Raisins secs	900.000	à	16	—
Lentilles	700.000	à	10	—
Pois chiches	600.000	à	11	—
Sésames	300.000	à	25	—
Amandes	60.000	à	143	—
Noisettes	60.000	à	53	—
Pommes de terre	50.000	à	14	—
Noix	45.000	à	28	—
Beurre	30.000	à	116	—
Figues	25.000	à	28	—
Huiles de sésame	20.000	à	50	—
Huile d'olive	18.000	à	80	—
Haricots	17.000	à	25	—
Miel	15.000	à	75	—
Pistaches	12.000	à	130	—
Soit en tout	5.052.000			

Principaux négociants importateurs (1).

Hadjo Kassir, Joseph Saadji, Benham Khayyat, Kalian frères, Hanna Iattouhé frères, Erbili Hadji Suleïman, Kubbi Abbo, Chukur Daoud, Kattab Daoud, Djoumeran Abd-ur-Rahman fils, Moustapha Sabbagh, Abd-ul-Maoudjoud fils, Ghazalo frères, Chaïa Saman, Kassan frères, Abdullat Tarahdji, Naoum Yahya, Chammas Allos Naaman, Benna Samâne, Taha el Oumar, Behman Zarazir, Bethoun Daoud.

Principales maisons d'exportation (1).

Laines et noix de Galles : Chukur, Stephane frères, Sabomidji, Hadji Mohammed, Dabbagh Hadji Salim, Benham Khayyat, Hammo el Kaddo Abd-ul-Baki, Kalian Roufael.

Mérinos : Mêmes maisons que ci-dessus.

Peaux : Georgis Sersam et fils, Benham Khayyat, Kalian Roufael, Antoine Zebonni, Hanna Iattouhé frères.

KRAJEWSKI,
Vice-Consul de France.

(1) Ces noms sont donnés à titre de simple indication et sans aucune responsabilité.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 24 DÉCEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 297

Possessions anglaises d'Afrique

TRANSVAAL

Situation économique du Transvaal en 1902. — Importation. — Exportation. — Commerce français. — Travail des mines. — Situation des banques. — Renseignements généraux et divers.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
276.	—	**Belgique** : Le commerce d'Anvers pendant l'année 1902, d'après le rapport de la Chambre de Commerce de la ville.	» 20
277.	—	**Espagne** : Mouvement commercial et maritime de Vigo en 1902	» 10
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902.	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation.	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.	» 20
282.	—	**Suisse** Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902.	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.	» 30
287.	—	**Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales. . . .	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie** : Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902.	» 20
289.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902.	» 20
290.	—	**Égypte** : Commerce extérieur de l'Égypte en 1902.	» 20
291.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Honduras) : Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902.	» 20
292.	—	**Espagne** : Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902.	» 30
293.	—	**Turquie** : Commerce du vilayet d'Andrinople en 1902.	» 10
294.	—	**République cubaine** : Situation économique et industrielle de la province de Santiago-de-Cuba, année 1902.	» 10
295.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : État de l'industrie cotonnière dans l'Inde, au 31 mars 1903	» 10
296.	—	**Turquie** : Situation économique et commerciale du vilayet de Mossoul en 1902.	» 10

POSSESSIONS ANGLAISES D'AFRIQUE

TRANSVAAL.

Situation économique du Transvaal en 1902. Importation. — Exportation. — Commerce français. — Travail des mines. — Situation des banques. — Renseignements généraux et divers.

IMPORTATION.

Prétoria, le 31 octobre 1903... L'administration des douanes a, cette année pour la première fois, publié un tableau détaillé des importations en tenant compte des pays de provenance et des voies ferrées suivies par les marchandises pour parvenir de la côte du Transvaal.

Malheureusement ces statistiques qui auraient pu être très instructives en temps ordinaires, ne permettent aucune déduction vraiment satisfaisante pour ceux dont l'attention a été attirée ces dernières années par le commerce toujours grandissant de l'Afrique australe et notamment du Transvaal.

L'année 1902, en effet, bien qu'il lui ait été donné de voir la conclusion des hostilités, n'en a pas moins été aussi exceptionnellement troublée que ses devancières en remontant jusqu'en 1898.

Non seulement la guerre n'a pris fin que le 31 mai, c'est-à-dire que la presque totalité du premier semestre a été loin d'être propice aux opérations commerciales, mais encore des mesures et des réglementations d'exception ont été maintenues plusieurs mois après la paix et ont été un grand obstacle à la reprise des affaires impatiemment attendue.

La loi martiale, à peine mitigée, devait rester en vigueur pendant trois mois.

Les particuliers ne pouvaient pas se déplacer ou voyager par voie ferrée sans des autorisations.

Les absents ne pouvaient rentrer dans le Transvaal sans des permis spéciaux accordés difficilement et avec parcimonie.

L'autorité militaire conservait pendant la plus grande partie

de l'année, à sa disposition, près des deux tiers du matériel roulant.

Enfin jusqu'au 1er décembre il fallait pour importer des marchandises :

1° Obtenir l'assentiment d'un fonctionnaire spécial ;

2° Attendre patiemment quand on était en possession du document précité que l'administration du chemin de fer, débordée par les demandes, octroyât un wagon ou une partie de wagon, selon le cas.

Enfin, par surcroît d'ennui pour les importateurs, le gouvernement faisait lui-même des opérations commerciales et venait ainsi concurrencer les particuliers.

En effet, d'une part, il liquidait et faisait vendre aux enchères les énormes provisions de toutes sortes qu'il avait accumulées pour une armée de 200,000 hommes, en vue de la continuation possible des hostilités et qui comprenaient les articles les plus variés, d'autre part, il importait les matériaux et les denrées qui lui étaient nécessaires pour la Repatriation Department (service de rapatriement) qui devait s'occuper des familles boers dénuées à peu près de tout et leur faciliter leur réinstallation dans leurs anciennes habitations pour la plupart détruites :

C'est ainsi que le gouvernement seul a importé pour son compte les quantités suivantes, évaluées en livres sterling.

Cantines et magasins militaires.	792.713	livres sterling.
Pour les camps des Boers.	104.260	—
Pour les services de l'administration. . .	289.504	—
	1.186.477	livres sterling,

soit pour 29,661,925 fr. qui représentent plus de la troisième partie des importations faites pour le compte des particuliers, comme on le verra par les chiffres indiqués ci-après.

La valeur des marchandises importées au Transvaal, pendant l'année 1902, en dehors des articles dont il vient d'être parlé, s'est élevée à 13,067,671 liv. st., soit 326,691,775 fr. alors qu'elle représentait en 1901 seulement 91,603,725 fr. et en 1898 (année entière de paix) 249,914,375 fr., ce dernier chiffre ne comprenant pas pour plus de six millions de francs de matériel importé par l'ancienne compagnie néerlandaise du chemin de fer.

On peut se rendre compte de l'influence directe des événements politiques de l'année sur les importations, par la progression très accentuée qu'ont suivie les entrées, à savoir :

1er trimestre	45.125.575	francs.
2e trimestre.	60.316.875	—
3e trimestre.	88.848.675	—
4e trimestre.	132.400.650	—
	326.691.775	francs.

D'un trimestre à l'autre les augmentations ont successivement été de 15,28 puis 44 millions de francs.

La seule conclusion un peu précise qu'on puisse actuellement tirer des importations ayant jusqu'à ce jour été faites au Transvaal et qui soit de nature à avoir quelque attrait pour ceux qui cherchent de nouveaux débouchés à leurs produits c'est que les chiffres d'entrées, pour ce pays, n'ont jamais cessé de suivre un mouvement ascendant très caractérisé, très rapide et à peu près ininterrompu sauf, bien entendu, pendant la période des hostilités actives.

C'est ainsi qu'on note successivement pour 1883 9 millions de francs ; 1893, 134 millions ; 1895, 245 millions ; 1896, 352 millions ; 1897, 339 millions ; 1898, 265 millions ; 1901, 91 millions ; 1902, 326 millions.

En ce qui concerne les dernières importations, de 326,691,775 francs, elles ont donné lieu à une perception de droits de douane s'élevant à 39,469,350 fr., soit une moyenne de plus de 10 0/0 pour l'ensemble des marchandises arrivées.

Ces produits, pour parvenir au Transvaal, ont emprunté soit l'une des lignes de la colonie du Cap, soit la voie de Natal ou celle de Lourenço-Marquès et cela dans les proportions suivantes établies par la direction des douanes :

Voie du Cap (Capetown, Port-Elizabeth East-London)	159.387.050 francs.
Voie du Natal (Durban)	135.310.575 —
— du Mozambique (Lourenco-Marquès)	31.994.150 —
	326.691.775 francs.

Etant dans l'impossibilité comme je l'ai dit, en raison des circonstances trop spéciales et accidentelles qui ont marqué l'année 1902, de tirer quelque conclusion des chiffres afférents à chaque article importé, j'ai cru utile de reproduire en entier la liste des marchandises entrées, en ayant soin d'en donner la valeur en francs pour faciliter la lecture de mon tableau.

En outre, bien que j'ai hésité à changer un peu ce dernier, il m'a paru utile de reproduire, autant que possible, les données de 1901 (quoique l'année ait été bien peu favorisée) et celle de 1898 qui représentait à peu près une période normale. Cependant comme il n'y a pas toujours une similitude parfaite entre les nomenclatures et les classifications des anciennes autorités douanières de la République sud-africaine et celles adoptées par la douane d'aujourd'hui il ne m'a pas toujours été donné de trouver les chiffres correspondant exactement pour l'année 1898 aux valeurs portées dans les colonnes de 1901 et 1902.

Pour cette dernière année, qui fait l'objet du présent rapport, j'ai eu soin d'indiquer les quantités importées, en unités, grosses, litres ou kilogrammes, suivant le cas.

En voici le détail :

IMPORTATION.

Désignation des marchandises.	Unités.	1902. Quantité.	1902. Valeur.	1901. Valeur.	1898. Valeur.
				(En francs.)	
Allumettes . .	grosses.	146.719	334.000	170.850	62.475
Armes et munitions :					
Revolvers et pistolets . .	nombre.	348	21.850	3.300	33.450
Fusils, canons de fusils	—	842	112.475	12.100	110.975
Munitions :					
Cartouches .	—	414.294	78.550	14.175	23.425
Douilles. . .	—	18.500	1.275	125	26.025
Poudre . . .	kilog.	33	425	300	17.525
Plomb . . .	—	6.185	5.175	425	15.500
Détonateurs .	—	»	58.000	»	402.175
Fusées . . .	—	»	689.725	128.700	1.155.200
Animaux vivants :					
Bestiaux . .	nombre.	7.038	2.705.925	»	15.891.000
Chevaux . .	—	3.850	2.376.150	53.000	2.888.000
Mulets . . .	—	2.129	1.284.875	184.525	
Moutons et chèvres . .	—	23.944	646.175	»	7.173.525
Porcs. . . .	—	2.850	150.775	19.475	478.625
Volaille. . .	—	199.605	950.125	172.075	842.225
Divers . . .	—	424	66.550	425	2.475
Beurre naturel	kilog.	1.481.043	5.101.475	2.764.625	2.922.400
Beurre artificiel.	—	319.160	493.950	237.475	761.750
Bijouterie. . .	valeur.	»	3.354.600	634.250	1.228.975
Biscuits . . .	kilog.	887.527	1.581.375	824.900	712.025
Bois brut. . .	valeur.	»	6.883.300	213.550	3.250.325
Bois ouvré . .	—	»	1.683.200	362.075	5.436.175
Boissons :					
Bière. . . .	litres.	848.328	1.060.600	306.025	53.825
Spiritueux d'outre-mer	—	2.543.780	8.244.725	1.649.550	4.838.475
Spiritueux d'Afrique. .	—	103.516	214.800	55.875	1.551.200
Parfumerie à l'alcool . .	—	34.258	489.800	153.525	183.425

Désignation des marchandises.	Unités.	1902. Quantité.	1902. Valeur.	1901. Valeur.	1898. Valeur.
				(En francs.)	
Vins d'outre-mer	litres	639.608	1.905.075	420.000	1.120.075
Vins d'Afrique	—	295.803	388.575	73.425	746.100
Vins mousseux. . . .	—	129.030	1.310.500	350.075	339.900
Bougies . . .	kilog.	2.840.829	2.626.300	1.220.650	3.082.375
Bouchons . .	valeur.	»	169.500	43.650	non spécifié.
Brosserie. . .	—	»	647.200	223.575	281.925
Café en fèves.	kilog.	1.193.280	1.193.425	610.875	1.830.875
Café brûlé et moulu . . .	—	145.563	361.600	184.150	
Carrosserie :					
Voitures. . .	valeur.	»	2.841.400	98.775	1.220.925
Charrettes. .	—	»	1.723.300	81.400	551.575
Bicyclettes et accessoires.	—	»	5.284.200	747.800	2.544.125
Brouettes et divers . . .	—	»	113.325	2.025	214.325
Cartes à jouer.	paquets.	278.033	139.400	74.225	voir papeterie.
Céréales et fourrages :					
Orge et malt.	kilog.	5.235.012	2.079.675	670.625	580.150
Haricots . .	—	661.223	192.675	44.000	non spécifié.
Balle de grain . . .	—	953.771	172.175	2.625	264.825
Sorgho . . .	—	»	387.300	44.650	137.600
Luzerne et fourrages .	—	»	1.086.400	32.600	»
Maïs	—	»	6.271.425	1.967.425	4.525.850
Millet. . . .	—	»	4.275	775	»
Avoine et paille . . .	—	»	1.802.350	59.650	»
Avoine en grains. . .	—	»	337.150	23.275	555.750
Pois	—	»	31.675	17.375	»
Seigle. . . .	—	»	14.050	375	35.750
Froment . .	kilog.	1.402.412	288.875	4.125	907.550
Riz	—	2.630.182	806.200	462.525	1.245.725
Son.	—	3.764.242	765.350	168.525	484.125
Dholl	—	110.510	35.700	5.725	»
Chaussures. .	valeur.	»	12.040.975	5.752.675	6.727.425
Chaux	kilog.	17.012	3.325	2.675	12.250
Chicorée (racine de). . .	—	169.190	108.275	45.425	296.900

Désignation des marchandises.	Unités.	1902. Quantité.	1902. Valeur.	1901. Valeur.	1898. Valeur.
				(En francs.)	
Chocolat et cacao	kilog	76.831	503.925	390.575	»
Ciment	—	4.686.998	395.475	11.200	473.700
Chapeaux et casquettes	valeur.	»	2.252.500	1.295.750	1.436.025
Coke et combustibles brevétés	kilog.	2.346.988	147.750	7.500	109.900
Charbon	—	116.275	4.200	»	222.300
Colle forte	—	18.423	19.725	2.600	voir vernis.
Confitures et fruits confits	—	766.543	1.033.825	502.700	302.850
Cordages en fer	valeur.	»	699.250	232.475	»
Cordages autres	—	»	281.875	85.050	310.275
Couleurs préparées	—	»	715.100	120.250	542.650
Coutellerie	—	»	1.093.675	407.150	528.975
Cuirs bruts	—	»	483.150	125.250	237.100
Cuirs ouvrés	—	»	2.000.100	662.950	801.325
Cuirs pour sellerie	—	»	1.180.825	408.800	884.350
Cuivre (fil de fer) et autres	kilog.	13.077	54.125	3.600	184.075
Eaux minérales	douz.	52.518	227.725	41.125	»
Épiceries	valeur.	»	4.655.500	2.744.525	3.219.675
Étain et zinc	—	»	148.075	20.900	91.400
Étoffes, tissus et articles de coton	—	»	7.460.325	3.030.450	6.887.500
Étoffes de chanvre	—	»	481.000	78.025	166.300
Étoffes de toile à voile	—	»	494.800	169.750	492.100
Étoffes de laine	—	»	5.516.450	1.901.450	11.049.000
Farine de froment	kilog.	24.487.584	6.589.275	2.901.075	7.488.950
Farines autres	—	2.055.149	1.039.175	490.250	834.325
Fer et acier :					
Tôle galvanisée	valeur.	»	3.691.500	160.475	3.197.025
Fer en barres, etc.	—	»	1.014.050	58.425	3.141.275

Désignation des marchandises.	Unités.	1902. Quantité.	1902. Valeur.	1901. Valeur.	1898. Valeur.
				(En francs.)	
Autres . . .	valeur	»	1.123.975	50.000	3.072.375
Fils et câbles électriques .	—	»	535.675	167.075	89.175
Fournitures de bureau . . .	—	»	2.956.550	736.275	1.038.375
Fromages . .	kilog.	526.855	981.925	534.700	771.975
Fruits secs . .	—	737.477	845.375	316.200	635.400
Fruits frais. .	—	4.940.963	1.670.700	372.075	1.249.525
Fruits en conserve. . . .	—	450.089	504.050	384.825	voir fruits secs.
Goudron . . .	litres.	309.151	64.150	5.350	142.400
Graisses . . .	kilog.	476.415	178.400	59.150	voir huiles.
Graines, arbres et plantes	valeur.	»	496.250	192.975	284.750
Horlogerie . .	—	»	987.875	533.950	218.225
Houblon . . .	kilog.	177.615	490.425	184.100	182.025
Houes et pics.	nombre.	87.351	82.325	1.825	41.025
Huiles de ricin	litres.	42.277	71.550	42.800	99.075
Huiles de pétrole	—	5.213.161	1.100.375	453.850	1.251.250
Huiles pour machines . .	—	1.086.917	746.725	238.375	979.700
Huiles comestibles. . . .	—	166.565	199.400	83.675	92.475
Huiles de lin .	—	401.237	306.875	37.050	113.375
Huiles autres .	—	5.382.603	191.125	88.925	239.725
Imprimés . .	valeur.	»	133.375	50.450	179.550
Instruments de musique .	—	»	546.550	70.175	700.625
Pianos. . . .	nombre.	755	623.000	12.750	voir musique.
Instruments autres. . . .	valeur.	»	556.125	192.225	106.825
Jouets, bimbeloterie. . .	valeur.	»	1.290.200	289.625	»
Lait condensé	kilog.	4.292.032	4.382.925	2.000.450	3.081.400
Lard de baleine. . . .	—	98.062	72.350	25.850	378.500
Légumes :					
au vinaigre .					v. épicerie.
sauces, etc .	—	364.374	792.700	353.375	»
frais	—	9.531.275	2.897.825	915.225	1.327.750
en conserve.	—	1.004.733	979.375	373.650	603.750

Désignation des marchandises.	Unités.	1902. Quantité.	1902. Valeur.	1901. Valeur.	1898. Valeur.
				(En francs.)	
Livres	valeur.	»	823.275	163.950	835.500
Machines agricoles. . . .	—	»	139.025	65.800	v. instruments aratoires.
Machines électriques. . .	—	»	2.196.275	569.150	2.517.450
Machines pour les mines .	—	»	34.108.250	3.411.050	30.149.150
Machines autres	—	»	5.599.475	802.500	3.639.500
Instruments aratoires. .	—	»	856.825	18.300	251.975
Matériel de tramway. .	—	»	997.750	28.875	»
Meubles et objets d'ameublement . .	—	»	9.329.375	622.950	4.487.800
Miel.	kilog.	21.050	37.650	25.650	12.425
Modes (articles de lingerie, bonneterie.	valeur.	»	27.005.100	10.905.850	24.066.525
Œufs	douz.	1.020.820	2.252.350	371.575	1.199.900
Œuvres d'art.	valeur.	»	166.575	15.900	»
Orfèvrerie fausse, doublé, etc., .	—	»	699.400	116.725	363.450
Papier d'imprimerie. .	—	»	580.275	182.425	624.075
Papier de teinture. . . .	—	»	484.900	29.875	270.250
Papier autre .	—	»	398.425	253.575	592.400
Pâtisserie, bonbons. .	kllog.	809.750	1.338.900	726.775	695.950
Pierres brutes et ouvrées .	valeur.	»	9.600	9.600	285.025
Plomb. . . .	kilog.	35.974	23.000	1.725	59.975
Poisson frais.	—	802.394	465.075	143.675	231.300
Poisson séché ou en conserve . . .	—	2.295.732	3.380.050	1.838.650	1.456.850
Produits chimiques et pharmaceutiques :					
Praiss (désinfectant pour le lavage des moutons). .	litres.	83.273	34.775	15.650	205.125

Désignation des marchandises.	Unités.	1902. Quantité.	1902. Valeur.	1901. Valeur.	1898. Valeur.
				(En francs.)	
Produits chimiques. . .	valeur.	»	3.960.925	1.717.400	7.443.125
Cyanure de potassium .	kilog.	2.382.958	6.222.075	255.373	5.647.475
Mercure. . .	valeur.	»	218.100	27.325	270.700
Acide sulfurique . . .	—	»	41.000	9.650	12.875
Produits divers. . . .	—	»	58.900	25.675	19.525
Quincaillerie.	—	»	9.825.775	2.311.275	7.702.625
Résine. . . .	—	»	4.775	600	v goudron.
Sacs en toile.	—	»	1.212.225	289.200	940.100
Savon commun. . . .	kilog.	2.312.473	1.553.700	811.975	1.153.825
Savon de toilette. . . .	—	106.060	449.450	217.500	169.100
Sel de table .	—	116.326	40.675	18.100	13.150
Sels communs	—	2.440.481	197.650	72.025	351.050
Sucre	—	9.906.884	3.430.525	2.148.900	4.961.225
Tabac préparé	—	492.482	774.725	275.100	322.375
— coupé .	—	131.477	945.675	222.650	699.725
— à priser	—	2.917	43.650	9.525	41.875
Cigares . . .	nombre.	7.153.170	1.667.550	561.550	1.047.575
Cigarettes . .	—	32.609.550	938.775	631.050	82.600
Fournitures pr marchands de tabac. .	valeur.	»	1.129.375	454.925	»
Terre (ouvrages en terre) et porcelaine.	—	»	1.122.800	220.050	677.750
Térébenthine.	litres.	112.711	93.600	19.525	v. vernis.
Thé	kilog.	724.800	2.317.275	817.075	1.136.550
Uniformes usés. . . .	nombre.	7.587	76.325	261.500	63.175
Vannerie. . .	valeur.	»	57.200	14.375	52.650
Vernis. . . .	litres.	67.349	136.250	13.300	140.550
Verrerie, bouteilles . . .	nombre.	160.529	475.725	130.450	229.850
Verre à vitres, glaces. . .	valeur.	»	163.250	15.375	314.275
Verrerie autre	—	»	695.800	118.475	600.775
Verroterie, perles. . .	kilog.	18.114	38.550	1.700	70.725
Vêtements usés. . . .	valeur.	»	22.549.000	8.118.400	compris dans la mercerie.

Désignation des marchandises.	Unités.	1902. Quantité.	1902. Valeur.	1901. Valeur.	1898. Valeur.
				(En francs.)	
Viande en conserve . . .	kilog.	2.607.504	5.233.025	3.288.500	1.889.275
Viande fumée, salée, etc. .	—	16.378	31.375	8.175	6.200
Viande fraîche et gibier	—	16.116.708	15.500.300	990.550	1.888.975
Vinaigre et acide acétique	litres.	102.043	113.225	61.325	53.825
Articles non spécifiés . .	valeur	»	414.650	816.350	1.841.000
Dynamite . .	kilog.	42 242	114.425	»	monopole.
Appareils électriques. . .	valeur.	»	596.000	»	v. machines électriques
Matériel photographique	—	»	640.550	»	non spécifié
Capsules et bouteilles « sparklets »	—	»	273.500	»	»

Le bétail et les animaux vivants ont subi, par rapport à 1898, une diminution de 19 millions de francs; mais, par contre, les importations de viande fraîche indiquent, comparativement à la même année, une augmentation de 15 millions et les viandes de conserve 3 millions.

Les autres articles qui ont subi, en 1902, des augmentations notables par rapport aux importations de 1898, sont :

	1898.	1902.	Augmentation.
		(Francs.)	
Beurre.	2.922.400	5.101.475	2.179.075
Confiseries, bonbons, confitures	695.950	1.938.300	1.242.350
Maïs.	4.525.850	6.271.425	1.745.575
Avoine et paille d'avoine . .	556.750	2.139.500	1.582.750
Œufs	1.199.900	2.252.350	1.052.450
Fruits (frais, séchés et conservés).	1.884.925	3.020.125	1.135.200
Lait (conservé).	3.081.400	4.382.925	1.301.525
Légumes (frais).	1.327.750	2.892.825	1.565.075
— (conservés)	603.750	974.375	370.625

Toutes ces augmentations sont dues aux circonstances particulières que traversait ce pays et au besoin de refaire les anciens approvisionnements à peu près complètement épuisés au cours des années 1900 et 1901, alors que l'usage de toutes

es voies ferrées était pour ainsi dire interdit à la population civile.

On peut observer qu'il y a des diminutions très notables dans les importations de bougies, de café et de riz, articles fournis par l'administration elle-même aux différents camps Boers et qui, en temps ordinaires, seraient sans doute venus s'ajouter aux importations générales.

D'autres augmentations considérables dans des articles tels que les fournitures de bureau, les chaussures, l'horlogerie, les meubles et les articles d'ébénisterie, la mercerie, les modes, les spiritueux, la carrosserie et plusieurs autres encore, ne s'expliquent que par la nécessité de refaire tous les stocks pratiquement épuisés à la cessation des hostilités.

Quant à l'augmentation prodigieuse qu'on trouve dans la valeur des importations en ce qui concerne la mercerie et les modes elle provient en grande partie de la différence des classifications adoptées, en vue de la différence de la tarification autrefois et aujourd'hui et à laquelle j'ai fait allusion plus haut.

Il est très probable, par exemple, que dans les statistiques de 1898, des articles tels que la confection bon marché et les vêtements usagés, les cotonnades, les lainages, comprenaient des marchandises figurant aujourd'hui parmi la mercerie et les articles de mode.

Une progression très sensible dans les importations d'orge et de malt qui passent de 600,000 fr. à 1,600,000 fr. est l'indice du développement que prend au Transvaal la fabrication de la bière.

Bien que la direction des douanes ait prétendu faire œuvre utile en classant les importations suivant leur provenance, le tableau qu'elle a fourni à cette occasion — on peut le déclarer nettement — ne prouve presque rien en ce qui concerne l'origine réelle des marchandises.

Tout ce qui est parti d'Angleterre, par exemple, ou a été transporté par bateaux anglais est généralement inscrit au crédit de la Grande-Bretagne, comme le prouvent des exemples frappants, et ce pays arrive ainsi à distancer, par ses chiffres, les autres contrées, dans des proportions tellement exagérées, qu'ils ne correspondent certainement pas à la réalité.

Ainsi l'Angleterre aurait importé pour 700,000 fr. de beurres, le Danemark pour 4,000 seulement, la France pour 8,500 fr.

La Grande-Bretagne s'attribue pour 300,000 fr. de fromages, alors que la Hollande ne figure que pour 93,000 fr. et que la Suisse n'a même pas les honneurs d'une mention.

Le café porte : Angleterre, 100,000 fr.; Brézil, 250 fr. ! !

L'horlogerie : Angleterre 525,000 fr., Suisse 5,000.

Enfin l'Angleterre aurait importé, comme valeurs en francs, plus du double de vins ordinaires et de champagnes que la France :

Angleterre : vins ordinaires 502,000 fr., champagnes 427,550.

France : vins ordinaires 233,500 fr., champagne 189,100.

Une autre difficulté encore qui empêche de se rendre compte des articles français consommés au Transvaal, c'est la classification sous une seule rubrique «achats locaux» de toutes les marchandises achetées dans l'une des colonies côtières (Le Cap, Natal, Mozambique), quelle que soit leur première origine.

Ce genre d'importations « indirectes », dépasse souvent, pour un même article, la valeur de toutes les importations « directes » au Transvaal, en additionnant la valeur attribuée à chacun des pays de provenance.

Ainsi, pour ne citer que l'exemple des vins ordinaires et des champagnes dont j'ai indiqué plus haut les importations «directes» de la France et de l'Angleterre, en détail, il a été en outre importé « indirectement», c'est-à-dire acheté à la côte :

Des vins ordinaires pour 971,775 fr. ; des vins de Champagne 712,500, qui représentent à eux seuls la moitié des importations directes.

Et, sur ce chiffre on peut avancer sans crainte que la majeure partie est d'origine française.

Il ne reste plus, après ces explications, qu'à donner, d'après les statisttques de la douane, les importations par pays de provenance.

J'ai indiqué en regard des valeurs attribuées à chaque pays la proportion que ces chiffres constituent pour lui dans les importatious générales :

Tableau comparatif des importations par pays.

	Valeur en francs.	0/0
Angleterre	146.126.900	45
Local	120.234.425	37
Sud-Afrique	19.892.750	6
Amérique	15.610.500	4.65
Allemagne	11.072.200	3
Australie	5.141.450	1.60
Suède et Norvège	1.745.375	0.54
France	1.277.475	0.47
Belgique	981.425	0.31
Hollande	931.425	0.29
Orange River Colony	875.750	0.28
Indes	831.075	0.27
Argentine	456.225	0.14
Italie	410.100	0.11
Autriche	320.950	0.10
Canada	217.225	0.08
Suisse	123.550	0.04

	Valeur en francs.	0/0
	—	—
Portugal	102.800	0.02
Russie	68.375	0.01
Nouvelle-Zélande	50.675	0.01
Autres pays	221.100	0.08
	326.691.775	100 0/0

Le tableau qui suivra et où j'ai détaillé les importations directes d'origine française, devrait donc, il semble, être considérablement majoré, d'après les indications que j'ai données.

J'ai tenu, néanmoins, en faisant ces réserves, à reproduire exactement les données officielles, en mentionnant également en regard de chaque article, les unités ou quantités importées, en kilogrammes ou en francs :

Importations françaises.

		Quantité	Valeur
Acide acétique et vinaigre	litres.	135	75
Bière	—	103	150
Produits pharmaceutiques, articles de toilette	valeur.	»	28.325
Vêtements, confection	—	»	26.950
Perles	—	»	625
Biscuits	kilog.	440	1.525
Livres et imprimés	valeur.	»	1.450
Papeterie	—	»	1.200
Chaussures	—	»	16.350
Brosses	—	»	8.675
Beurre	kilog.	2.730	8.425
Fromage	—	525	3.400
Chicorée	—	500	250
Chocolat et cacao	—	360	1.250
Cigarettes	nombre.	20.000	200
Horloges et montres	valeur.	»	3.925
Confiserie et sucrerie	kilog.	3.368	10.950
Bouchons et boudons	valeur.	»	1.450
Fèves	kilog.	1.175	575
Coton	valeur.	»	15.950
Coutellerie	—	»	5.150
Faïence et poterie	—	»	2.350
Œufs	douz.	2.125	3.450
Poisson conservé	kilog.	10.630	23.700
Farine	—	450	150
Fruits séchés	—	1.543	3.000
— frais	—	500	1.075
— conservés	—	2.177	5.925
Meubles	valeur.	»	4.450
Bouteilles	douz.	6	25

		Quantité	Valeur
Vitres	valeur.	»	1.225
Glaces, divers	—	»	10.300
Épiceries	—	»	5.750
Merceries, modes	—	»	200.625
Quincaillerie	—	»	41.775
Chapeaux, casquettes	—	»	4.800
Instruments de musique, non compris les pianos	—	»	125
Instrument divers	—	»	800
Conduits, tuyaux en fer	—	»	3.425
Confitures	kilog.	481	1.750
Bijouterie	valeur.	»	550
Cuir préparé	—	»	4.800
Machines industrielles	—	»	600
— minières	—	»	45.175
— diverses	—	»	11.025
Viandes conservées	kilog.	2.550	6.550
Lait	—	6.750	9.425
Eaux minérales	douz.	117	425
Huiles de machines	litres.	193	150
— douces	—	1.053	2.425
— diverses	—	144	500
Couleurs	valeur.	»	50
Papiers divers	—	»	5.825
Pickles (conserves au vinaigre)	—	»	650
Articles en métal plaqué	—	»	325
Imprimés	—	«	150
Semences, arbres, plantes	—	»	5.375
Savon commun	kilog.	90	75
— de toilette	—	3.600	14.750
Alcool parfumé	litres.	3.100	54.950
— de liqueurs	—	32.400	144.650
Sucre	kilog.	3.360	2.000
Thé	kilog.	112	575
Tabac manufacturé	—	4	25
— non manufacturé	—	76	175
Articles de fumeurs	valeur.	»	3.850
Légumes frais	kilog.	11.137	3.625
— conservés	—	25.904	29.775
Véhicules (voitures et charettes)	valeur.	»	39.525
Bicyclettes	—	»	7.350
Vins	litres.	94.392	236.500
Champagnes	—	17.892	189.100
Bois ouvre	valeur.	»	750
Laine	—	»	3.475
Objets artistiques	—	»	600
Articles non spécifiés	—	»	175
Total			1.277.475

Les produits qui atteignent des valeurs appréciables et qui

ont vraisemblablement été importés en quantités plus grandes que celles indiquées sont : la parfumerie et les articles de toilette (28,300 fr.), la confection (25,200 fr.), les chaussures (16,350 francs), la confiserie (11,000 fr.), les cotonnades (15,950 fr.), le poisson conservé (23,700 fr.), la verrerie (10,300 fr.), la mode et mercerie (200,600 fr.), la quincaillerie (41,775 fr.), la machinerie de mines (45,000 fr.), les machines diverses (11 025 fr.), le savon parfumé (14,750 fr.), l'alcool parfumé (54,950 fr.), les liqueurs (144,650 fr.), les légumes en conserve (29,775 fr.), la carrosserie (39,575 fr.). Enfin, les vins et champagnes dont j'ai déjà mentionné d'une façon plus spéciale les valeurs importées.

Le Transvaal produisant, encore actuellement, en quantités insuffisantes les denrées nécessaires à l'alimentation d'une population qui va sans cesse grandissant, les œufs les beurres, fromages, viandes fraiches et de conserve, légumes de conserve, pommes de terre trouveront toujours un écoulement à peu près assuré.

Pour la machinerie de toutes sortes, il semble bien qu'on n'ait jamais tenté d'une façon très sérieuse d'en importer.

Les bicyclettes sont fort à la mode et je puis dire que c'est un luxe que bien peu se refusent au Transvaal. Les automobiles ont déjà fait leur apparition.

En ce qui concerne la mercerie et les modes françaises elles ont leur bonne part dans ce pays, comme on a pu voir et elles auront toujours une clientèle assurée.

Pour le commerce des vins, c'est celui sur lequel je suis le plus fréquemment consulté par les correspondants de ce poste. Il n'est peut-être pas inutile, par suite, de donner quelques indications générales à cet égard. Ce commerce est réglementé de façon toute spéciale.

Il est notamment bon de signaler que l'épicerie et les vins doivent être débités dans deux locaux distincts. Les licences pour les boissons sont limitées en nombre et accordées après examen, par une commission qui ne siège que deux fois par an. Elles doivent être redemandées tous les semestres et coûtent :

Par année 1,250 fr. pour le commerce de gros. Vente par caisse d'une douzaine au moins.

Par année 1,250 fr. pour le commerce de demi gros. Vente par bouteille au moins.

Par année 2,500 fr. pour le commerce de détail (au verre seulement).

Il n'est pas accordé deux licences de catégories différentes à la fois, sauf pour le gros et le demi-gros qui peuvent avoir lieu simultanément.

Il faut enfin pour solliciter la licence être déjà en possession d'un local qui donnerait lieu à une dépense d'au moins 1,000 à

1,250 fr. par mois, les loyers étant fort élevés à Prétoria et encore davantage à Johannesburg.

Ce sont là, comme on voit, de sérieux obstacles pour ceux qui désireraient venir faire le commerce des boissons eux-mêmes.

Quant à ceux qui songeraient à acheminer leurs vins et liqueurs vers ce pays, ils rencontrent des difficultés d'un autre ordre, celles-là aussi très appréciables et qui semblent avoir jusqu'à présent déconcerté les négociants les plus decidés en apparence à exporter au Transvaal.

L'avance seule de la marchandise à l'agent ou au représentant sur place, en supposant même le règlement aussi différé que l'on voudra, constitue à peine un avantage pour celui-ci.

Les frais qu'il lui faudra faire pour régler l'envoi depuis la côte (Lourenço ou Durban), puis le dédouaner au Transvaal, représenteront, en effet, souvent près du double de la valeur de la marchandise elle-même. Une expédition de 10,000 fr. par exemple, entre à peine en ligne de compte. Et cependant le représentant, ou l'agent, ou la maison de commerce au Transvaal devront pour l'avoir dans leurs magasins faire une avance de fonds de près de 20,000 fr.

On se rend aisément compte de la difficulté, de l'impossibilité presque où l'on se trouve, dans ces conditions, pour décider quelque négociant à représenter une maison de vins ou de liqueurs.

Le dilemme est le suivant : Ou la personne dispose de capitaux importants et elle tient généralement à sa liberté d'action. Les stocks toujours disponibles à la côte lui permettent de s'approvisionner à bref délai et au moment voulu;

Ou elle n'a pas les ressources suffisantes et elle ne peut accepter l'offre. Dans les deux cas le résultat est négatif.

Cependant, il y aurait peut-être place pour une maison française à Prétoria, où il n'en existe encore aucune, si elle était un peu soutenue. Les différents producteurs y sont représentés ; le Portugal y a même un dépôt semi-officiel qui ferait, parait-il, ses achats par l'entremise d'un délégué du gouvernement en résidence à Prétoria.

EXPORTATION.

Sur les exportations il n'y a que peu de chose à dire.

Elles se sont bien élevées à 185,790,800 fr.; mais elles sont pour la presque totalité constituées par les envois d'or en Europe, lesquels y figurent pour une valeur de 180,997,200 francs.

Les autres articles qui ont, à vrai dire, fait l'objet d'une réexportation dans des territoires voisins plutôt que d'une exportation réelle, sont :

La pharmacie	42.525	francs.
Le mercure	68.200	—
La quincaillerie	93.025	—
Cuirs et sellerie	30.000	—
Machines	192.550	—
Confections	12.150	—
Chaussures	22.400	—
Toile à voile	10.000	—
Coutellerie	12.300	—
Fils électriques, etc	19.125	—
Ameublement	18.975	—
Epiceries	19.500	—
Fer	17.300	—

Les exportations, au contraire, qui semblent vraiment se rapporter à des produits du pays, sont :

Le charbon	2.610.300	francs.
Le maïs	70.600	—
Les peaux	50.525	—
Le poil de chèvre	22.375	—
Les peaux de mouton	20.550	—
Le tabac	337.518	—
La laine	891.475	—

Le commerce d'exportation des laines, des peaux, des cornes ne pouvait guère prétendre à des chiffres importants au moment où les troupeaux étaient enlevés en razzias tantôt par l'un des belligérants tantôt par l'autre et étaient destinés à la boucherie, pour la nourriture des armées, quand les bêtes ne périssaient pas de fatigue de faim ou de maladie.

Les épizooties du gros bétail (rinderpest et redwater) sont endémiques au Transvaal ; le « scab », sorte de gale, atteint fréquemment les moutons. Aussi, tant qu'on n'aura pas trouvé les traitements efficaces qu'on cherche depuis si longtemps avec persévérance, l'exportation des peaux, des laines, des cornes, ne prendra jamais un développement considérable.

Les Mines. — L'Industrie.

Or. — Les mines se trouvant, pour la plupart, situées dans la circonscription du vice-consulat de Johannesburg, je ne donnerai que quelques renseignements d'ordre général sur leur situation en 1902.

Il est à peine besoin de dire qu'elles ont été affectées autant, sinon plus encore, que le commerce par les événements particulièrement défavorables, dont j'ai parlé au début de ce rapport.

On sait que lors de l'occupation anglaise de Johannesburg, en mai 1900, les opérations de toutes les mines avaient été arrê-

tées, par ordre, pour ne reprendre que très lentement un an seulement après.

A la fin de 1901, douze mines travaillaient le minerai.

En 1902 : Fin janvier, 21 mines étaient en marche.
— — juin, 38 — —
— — décembre, 50 — —
dont 45 dans le Witwatersrand ; 4 à Barberton et 1 à Leydenburg.

Voici les détails relatifs aux opérations de janvier, juin et décembre :

Nombre des Compagnies en marche produisant.	Bocards.	Employés blancs.	Employés noirs.	Production d'or en barres déclarée par les sociétés.	Production d'or du Transvaal, y compris la production des usines.
—	—	—	—	—	—
				Onces.	
			Janvier :		
21	1.080	4.388	19.422	67.801.555	69.580.353
			Juin :		
38	2.145	6.727	29.410	139.141.177	141.503.589
			Décembre :		
50	3.010	10.292	45.698	190.662.047	195.150.531

Ces résultats sont loin d'approcher ceux antérieurs à la guerre et ils auront à subir une augmentation considérable avant de les égaler, ce qui prendra du temps.

Cette différence est particulièrement sensible si l'on compare entre eux le mois d'août 1899 (où l'on était arrivé au point culminant d'activité et de production) et le mois de décembre 1902.

	Août 1899.	Décembre 1902.
	—	—
Nombre des mines bocardant le minerai.	77	50
Nombre de bocards en marche	6.070	3.010
Formes de minerai bocardées	856.223	398.064

Quoi qu'il en soit, la quantité d'or fin produite par les mines s'est élevée, d'après le commissaire des mines, à 1,718,920/910 onces (53,444 kilog.), évaluée à 182,537,525 fr.

La production des mines a été intimement liée à la quantité de main-d'œuvre pouvant être obtenue.

La difficulté de recruter des ouvriers indigènes affecte sérieusement le progrès des mines. Au moment où je rédige ce rapport la situation est allée s'aggravant, amenant une crise générale aiguë dans le Sud-Afrique, sans qu'une solution prochaine soit à espérer.

Bien que les salaires des ouvriers noirs — sensiblement abais-

sés pendant la guerre — aient été remis à leur ancien taux dans le courant de l'année, 45,700 indigènes seulement travaillaient dans les mines d'or à la fin de décembre 1902 et 6,191 dans les mines de charbon, au lieu de 96,700 qui étaient occupés en août 1899.

Au mois de juin a paru la proclamation du Gouvernement portant de 5 à 10 0/0 des profits nets, la taxe à prélever sur la production de l'or. Cette réglementation a été l'objet de vives critiques, la façon d'arriver au chiffre exact des profits constituant des bénéfices nets, étant envisagée différemment par le Gouvernement et les sociétés minières.

Voici d'après la Chambre des Mines les compagnies qui ont, en 1902, donné des dividendes :

Apex	558.475	francs.
Angelo	4.812.500	—
Bonanza	5.750.000	—
City and Suburban	3.400.000	—
Crown Deep	562.500	—
Crown Reef	3.750.000	—
Driefontein Consolidated	1.718.750	—
Durban Roodepoort	1.406.250	—
Ferreira	2.250.000	—
Geldenhuis Deep	3.000.000	—
Geldenhuis Estate	2.500.000	—
Ginsberg	656.250	—
Henry Nourse	1.250.000	—
Johannesburg Pioneer	131.250	—
May Consolidated	2.165.650	—
Meyer and Charlton	750.000	—
New-Primrose	812.500	—
Rietfontein « A »	875.000	—
Robinson	9.281.250	—
Rose Deep	1.062.500	—
Treasury	2.025.000	—
Village Main Reef	2.500.000	—
Wemmer	2.500.000	—

Charbon. — Pendant l'année, 1,590,333 tonnes anglaises de charbon ont été vendues, par les sociétés de charbonnage, au prix de 15,941,000 fr., le prix moyen de la tonne, au sortir de la fosse, étant comme l'on voit, d'environ 10 fr.

La quantité de tonnes extraites est allée en progressant toute l'année.

Elle a été successivement :

Pour le 1er trimestre de :	292.481 tonnes.	2.982.550 francs.
2e	371.115 —	3.697.650 —
3e	445.004 —	4.473.325 —
4e	481.733 —	4.787.475 —
	1.590.333 tonnes.	15.941.000 francs.

La plus grande quantité provient de la région comprise entre Springs et Brakpan aux environs de Johannesburg. A elle seule elle contribue pour 60,9 0/0 à la production totale.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler les quantités produites depuis 1898, année où la production avait atteint le point culminant, soit :

Année	1898 . .	1.907.808	tonnes produites.
—	1899 . .	1.735.282	—
—	1900 . .	506.074	—
—	1901 . .	797.144	—
—	1902 . .	1.590.333	—

La production de 1902 a donc été de 16 0/0 inférieure à celle de 1898.

Les charbonnages ont eu un peu moins à souffrir de la guerre que l'industrie aurifère.

Le commissaire des mines, dans son rapport annuel au gouvernement, signale l'activité spéciale qui a régné dans le district de Prétoria en ce qui concerne les recherches des métaux précieux. « Les découvertes récentes de diamants et de saphirs, dit-il, et les rumeurs relatives à l'existence de minerais d'or, tendent à prouver que Prétoria sera dans l'avenir un district minier important.»

Diamants. — Cependant, il n'y a pas eu de production de diamant en 1902. Les travaux des sociétés existantes n'ont commencé qu'en 1903.

Fer. — Il existe du minerai de fer en grandes quantités au Transvaal et on prétend qu'une société serait à la veille de se constituer pour exploiter une mine peu distante de Prétoria.

Autres industries. — La fabrique de dynamite de Modderfontein continue de produire ; mais elle n'a plus conservé les privilèges, ou plutôt le monopole, qu'elle avait avant la guerre En 1902 elle a vendu 126,623 caisses d'explosifs d'une valeur de 9,656,800 fr.

La concession de la Hatherly Distillery, à Eerste Fabriken a été rachetée par le gouvernement qui n'admet aucune distillation d'alcool dans le Transvaal.

Une fabrique importante de bouteilles que la société avait à côté de la distillerie a cessé également ses opérations.

Le chemin de fer a d'importants ateliers à Prétoria, Johannesburg et Vereiniging, sur la frontière de l'Orange.

En dehors de ce qui vient d'être mentionné au point de vue industriel, il n'existe aucune industrie de réelle importance, à part une fabrique de ciment aux environs de Prétoria et quelques briqueteries disséminées dans le pays.

On compte à Johannesburg sept scieries à vapeur, trois à Prétoria, et dans chacune de ces villes plusieurs moulins à vapeur ainsi que des fabriques de glace et d'eaux gazeuses.

Banques.

L'ancienne banque nationale de la République sud-africaine, devenue The National Bank of South-Africa a vu modifier et restreindre la concession qu'elle avait. Elle reste, néanmoins, la banque de l'administration du Transvaal; mais elle ne conserve plus le privilège de battre monnaie.

Aucune modification à noter dans le capital des différentes banques qui a été donné pour chacune dans le rapport de M. Aubert de l'an dernier, sauf cependant pour la Natal Bank, dont le capital souscrit passe de 878,110 liv. st. à 1,741,160 liv. st. et le capital versé de 284,237 à 478,300 liv. st.

Les fonds de réserve des différentes institutions ont été augmentés dans les proportions ci-après indiquées :

	1901.	1902.
	(Livres sterling.)	
National Bank of South-Africa	70.000	80.000
Afrikan Banking Corporation	70.000	100.000
Bank of Africa	463.000	480.000
Natal Bank	120.000	233.000
Nederlandsche Bank	39.588	46.807
Robinson Bank	28.720	28.720
Standard Bank	1.250.000	1.300.000

Ci-après, j'ai reproduit dans un tableau certains articles extraits des comptes des banques.

J'ai mis en opposition les mêmes chiffres afférents aux années 1901 et 1902, et l'on verra que pour tous les articles et opérations mentionnés les valeurs se rapportant à cette dernière année sont considérablement supérieures aux précédentes.

Années.	National Bank.	African-Banking Corporation.	Bank of Africa.	Natal Bank.	Nederlandsche Bank.	Robinson. Bank.	Standard Bank.
			(En livres sterling.)				
Numéraire en banque :							
1901	641.199	135.709	113.854	317.366	62.290	57.266	1.543.155
1902	1.188.069	300.990	405.223	440.506	157.236	142.835	1.837.827
Augmentations en 1902	446.870	165.281	291.369	123.140	94.946	85.569	294.672
Reliquat de comptes courants, etc. :							
1901	1.959.458	318.068	425.220	516.620	204.975	180.951	2.229.511
1902	4.375.491	822.826	1.211.690	1.052.885	358.303	272.136	3.800.825
Augmentations en 1902	2.416.033	504.758	786.470	536.265	153.328	91.185	1.571.314
Billets escomptés et avances sur garantie :							
1901	1.034.427	159.933	563.757	532.165	81.203	95.217	921.509
1902	2.044.311	684.479	1.296.818	1.207.314	129.335	294.129	1.390.139
Augmentations en 1902	1.009.884	524.546	733.056	675.149	48.132	198.912	468.630
Billets à recouvrer :							
1901	85.208	14.072	57.227	44.506	24.524	3.111	197.715
1902	164.421	123.318	114.037	129.507	38.977	4.995	515.530
Augmentations en 1902	79.213	109.246	56.810	85.001	14.453	1.884	317.815

Brevets. — Marques de fabrique et de commerce. Enregistrement de sociétés.

Brevets. — Le nombre des brevets demandés et celui des brevets accordés ont été respectivement :

En 1899.	Demandés :	138	Accordés :	80
En 1900.	— :	47	—	35
En 1901.	— :	220	—	135
En 1902.	— :	454	—	219

L'augmentation si considérable qu'on note en 1902 provient certainement de ce que les affaires ont été à peu près nulles pendant toute la période des hostilités et que tout le retard a été liquidé aussitôt après la proclamation de la paix.

Une grande partie des inventions concerne naturellement, d'une façon directe ou indirecte, l'industrie minière.

Les demandes émanant de Français auraient été au nombre de 8 en 1902.

Marques commerciales. — Les demandes d'enregistrement de marques de fabrique et de commerce ont été au nombre de :

En 1899	Demandées.	63	Enregistrées.	36
1900 . . .	—	12	—	6
1901 . . .	—	52	—	31
1902 . . .	—	303	—	167

Même explication que précédemment pour l'augmentation.

Dix demandes en 1902 émanaient de Français.

Sociétés. — Les sociétés qui se sont fait enregistrer aux termes de la loi ont été :

En 1899.	au nombre de	82
1900.	—	»
1901.	—	8
1902.	—	157

Il a été perçu en 1902 par le gouvernement, comme taxes d'enregistrement, pourcentage sur le capital social, frais de recherches et de bureau divers, en tout la somme de 2,717,996 francs.

Faillites, — Le règlement et la surveillance des faillites entrent dans les attributions du maître de la Cour Suprême (Master of the Supreme Court) à Prétoria.

Les services de ce département avaient cessé de fonctionner en raison des hostilités et ne reprirent qu'en juin 1902. Depuis cette époque jusqu'à la fin de l'année, dix faillites seulement ont été enregistrées. Mais en raison de la situation bouleversée du pays, du désarroi de l'administration, il paraît difficile de donner un sens quelconque à ce chiffre.

Divers.

Les deux villes qui attirent plus spécialement les négociants sont naturellement Prétoria et Johannesburg qui, d'après la police, comptaient, fin 1902, environ 25,000 et 100,000 habitants.

Les autres villes n'ont pour le moment qu'une importance beaucoup moindre et s'approvisionnent aux deux places précitées.

Le livre des adresses du Transvaal donnait pour 1902 la répartition suivante quant aux professions et maisons de commerce dans le pays :

Johannesburg, 3,343 plus 61 débitants de bière et bars ; Prétoria, 907 ; Krugersdorp, 158 ; Potchefstromm, 73 ; Germiston, 111 ; Middelburg, 61 ; Lydenburg, 43 ; Pietersburg, 65 ; Heddelberg, 99 plus 20 compagnies minières ; Klerhsdorp, 76 plus 16 compagnies minières ; Standerton, 62 ; Roodepoort, 90 ; Boksburg, 79.

J'ai donné, sous les réserves d'usage, en ce qui concerne Prétoria uneliste des maisons les plus importantes, reproduite par l'Office national du Commerce extérieur aux « Dossiers commerciaux » (1).

En voici la reproduction :

T. W. Beckett, Churchstreet, Prétoria, importateurs en gros.

John Jack, P. Box, 388. Prétoria, vêtements, linge, chaussures, etc.

A. Johnston C°, Prétoria. vêtements, linge, chaussures, divers.

Kircaldy and Malcolm, Prétoria, vêtements, linge, chaussures, divers.

W. Millar C°, Prétoria, vêtements, linge, chaussures, divers.

Payne (Bros), Prétoria, vêtements, linge, chaussures, divers.

Savelkool, Marketstreet, Prétoria, confection pour hommes.

Store (Bros), Prétoria, chaussures, mercerie, divers.

R. Hamilton C°. Prétoria, vêtements, chaussures, mercerie, divers.

Harvey and Greenacre, Prétoria, vêtements, chaussures, mercerie, divers.

E. J. Loterijman C°, Churchstreet, Prétoria, vêtements, chaussures, mercerie, divers.

W. Francis Sons, P. Box, 78, Prétoria, matériaux de construction, bois.

Cairncross and Zillen, Churchstreet, Prétoria, quincaillerie, fourneaux, etc.

P. Henwood C°, Prétoria, quincaillerie, fourneaux, etc.

Poynton (Bros), Churchstreet, Prétoria, quincaillerie, fourneaux, etc.

---

(1) Cette liste a été en effet publiée aux « Dossiers commerciaux ».

B Guldenfinger, Churchstreet, Prétoria, importateurs engros.

Mosenthal Bros and Wolff, P. Box, 427, Prétoria, importateurs en gros.

Delfos and C°, P. Box, 24, machinerie, turbines, dynamos, pompes, automobiles.

Basson and C°, Prétoria, papeterie et divers.

W. E. Burmester, P. Box, 390, Prétoria, papeterie, bimbeloterie, articles de fantaisie.

Joel Lean, P. Box, 283, Prétoria, faïence, articles de ménage, épicerie.

Lilienfeld and C°, Prétoria, faïence, articles de ménage, épicerie.

Café Riche, Prétoria, comestibles, vins, liqueurs.

Tilanus and van Grichuizen, Prétoria, comestibles, vins, liqueurs.

Van der Gen and C°, Prétoria, comestibles, vins, liqueurs.

R. S. Constantine, Churchstreet, Prétoria, confiserie, etc.

J. Breakspear, Churchstreet, Prétoria, confiserie, etc.

Haywood and Glen, Churchstreet, Prétoria, pianos, instruments de musique.

Mackay Bros, Churchstreet, Prétoria, pianos, instruments de musique.

James Clark, Churchstreet, Prétoria, semences.

On a pu voir combien l'année 1902 a été exceptionnellement influencée par plusieurs mois de guerre, puis plusieurs mois de paix. Une conclusion est donc assez difficile à tirer de ce qui précède.

Le Transvaal, Prétoria particulièrement, est, sans aucun doute, un pays d'avenir au point de vue minier.

La grande question à régler est le recrutement de la main-d'œuvre. Actuellement, comme je l'ai dit, ce problème a donné lieu à une crise qui cause le plus grand préjudice à la population du Transvaal.

A la date où j'écris, il y a pléthore de stocks et les négociants ne peuvent arriver à les écouler. Les mines, en effet, travaillent très modérément et attendent la solution de la grande question ouvrière indigène avant de se décider à aller de l'avant. Le gouvernement lui-même et le chemin de fer commencent à congédier, en assez grand nombre, leur personnel. C'est l'anxiété partout, et, en attendant, le chômage.

Je ne saurais donc que recommander actuellement, et pour quelques mois encore, à tous ceux qui songent au Transvaal une prudence toute spéciale.

D'ailleurs, en ce qui concerne ceux qui viendraient dans ce pays personnellement pour y exercer, par exemple, un métier ou y faire du commerce, ils ne doivent pas oublier qu'un permis spécial, à demander au Consul de France à Johannesburg, leur est indispensable.

Emile Feer,
Gérant du Consulat général de France au Transvaal.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 24 DÉCEMBRE 1903.

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 298

MEXIQUE

Commerce extérieur du Mexique durant l'année fiscale 1902-1903. — Industrie. — Navigation. — Le commerce français au Mexique.

VENTE AU NUMÉRO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e)

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix.
278.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (La Trinité) : Commerce et navigation de la Trinité pendant l'année 1901-1902	» 30
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902..	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902..	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902.	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.	» 30
286.	—	**Possessions anglalses d'Amérique** (Canada). Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.	» 30
287.	—	**Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales. . . .	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie** : Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902	» 20
289.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902.	» 20
290.	—	**Egypte** : Commerce extérieur de l'Egypte en 1902.	» 20
291.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Honduras): Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902.	» 20
292.	—	**Espagne** : Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902.	» 30
293.	—	**Turquie** : Commerce du vilayet d'Andrinople en 1902..	» 10
294.	—	**République cubaine** : Situation économique et industrielle de la province de Santiago-de-Cuba, année 1902..	» 10
295.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : État de l'industrie cotonnière dans l'Inde, au 31 mars 1903..	» 10
296.	—	**Turquie** : Situation économique et commerciale du vilayet de Mossoul en 1902.	» 10
297.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Transvaal) : Situation économique du Transvaal en 1902. — Importation. — Exportation. — Commerce français. — Travail des mines. — Situation des banques. — Renseignements généraux et divers.	» 20

MEXIQUE

Commerce extérieur du Mexique durant l'année fiscale 1902-1903. — Industrie. — Navigation. — Le commerce français au Mexique.

Mexico... Les statistiques que le ministère des finances vient de publier permettent d'établir dès maintenant les résultats généraux du commerce extérieur du Mexique durant l'année fiscale 1902-1903 (1er juillet 1902 au 30 juin 1903).

	Valeur de facture.
Importation (piastres-or) . . .	75.901.754 96
Equivalence (1) (piastres-argent)	191.313.749 58
Exportation (piastres-argent) . .	219.402.069 80

Les résultats correspondants de 1901-1902 donnaient :

Importation (piastres or) . . .	66.228.987 97
Equivalence (piastres-argent) .	151.280.482 94
Exportation (piastres-argent) .	171.776.449 81

Chiffres qui font ressortir dans la balance commerciale de 1902-1903 les plus-values suivantes :

Importation (piastres-or) . . .	9.672.766 99
Equivalence (piastres-argent) .	40.033.266 64
Exportation (piastres-argent) .	47.625.619 99
Total (piastres-argent).	87.658.886 63

L'augmentation obtenue d'une année à l'autre dans le mouvement du commerce extérieur du Mexique est considérable et ainsi s'accentue la progression constante qui ressort des chiffres relevés pour les dix dernières années, exportation et importation réunies, cette dernière calculée en piastres-argent :

(1) La valeur moyenne de la piastre-argent au cours de l'année fiscale 1902-1903 a été de 2 fr. 15 avec fluctuations allant de 1 fr. 80 jusqu'à 2 fr. 40.

Années.	Totaux.	Augmentation.
	(En piastres.)	(En piastres.)
1893-94	136.278.892 21	17.806.462 28
1894-95 . . .	161.219.911 09	24.941.018 88
1895-96	188.808.358 01	27.588.446 92
1896-97	201.032.954 »	12.224.595 99
1897-98	235.341.794 »	34.308.840 11
1898-99	256.073.275 »	20.731.481 19
1899-00	287.044.539 »	30.971.264 99
1900-01 . .	291.029.657 40	3.985.138 40
1901-02	323.056.932 75	32.027.275 35
1902-03	410.715.819 38	87.658.886 63

Une démonstration scientifique de cette progression exceptionnelle de près d'un quart sur l'ensemble dans les résultats de l'année fiscale 1902-1903, comparativement à ceux de 1901-1902, serait sujette à caution. Beaucoup en attribuent l'effet à la baisse de l'argent qui aurait stimulé à l'extrême la production et la consommation nationale. Aussi nombreux sont ceux qui tout en reconnaissant des preuves manifestes de bien-être économique et de prospérité commerciale dans les chiffres publiés officiellement se refusent à admettre que l'affaiblissement qui s'est produit dans la puissance acquisitive du pays ait pu, en fin de compte, se traduire par l'accroissement de richesses qui est constaté. Ils ne veulent y voir qu'un de ces phénomènes de croissance qui se produisent dans l'existence des nations comme dans celle des individus; le développement considérable des voies ferrées et de communication, l'exploitation et la mise en valeur toujours plus active des produits végétaux et animaux, une production supérieure d'argent, et, d'autre part, l'impulsion exceptionnelle donnée momentanément au cours de l'année fiscale à l'importation dans le but de devancer l'application des droits de douane en or (décret du 25 novembre 1902) leur tiendraient volontiers lieu de plus amples explications.

IMPORTATION.

Comme en témoigne le tableau ci-dessous, tous les produits importés sont en augmentation, sauf les matières animales.

	1902-1903.	1901-1902.		1902-1903. Différence.
		(Piastres-or.)		
Matières animales.	4.740.354 56	4.878.582 48	—	138.227 92
— végétales.	13.525.221 49	11.108.411 51	+	2.416.809 98
— minérales	24.014.996 53	21.223.548 29	+	2.791.448 24
Tissus manufacturés.	9.766.080 64	8.409.332 81	+	1.356.747 83
Produits chimiques et pharmaceutiques	2.791.622 83	2.668.496 88	+	123.125 95

	1902-1903.	1901-1902.		1902-1903. Différence.
		(Piastres-or.)		
Boissons spiritueuses, fermentées et naturelles.	3.133.238 06	2.852.587 99	+	280.650 07
Papier et ses applications.	1.925.280 46	1.922.830 79	+	2.449 67
Machines et appareils	10.337.060 06	8.398.185 96	+	1.938.874 10
Véhicules.	1.712.989 68	1.401.127 34	+	311.862 34
Armes et explosifs.	1.796.991 85	1.401.604 52	+	395.387 33
Divers	2.157.918 80	1.964.279 40	+	193.639 40
Total.	75.901.754 96	66.228.987 97	+	9.672.766 99

Sous les dénominations de « matières végétales et minérales » le tarif des douanes comprend nombre d'articles destinés à l'industrie : fer et acier pour les constructions, l'agriculture et l'industrie, le pétrole, le coton, etc. Aussi l'augmentation qui s'est produite dans cette branche d'importation, ainsi que celle constatée au chapitre des machines et appareils, correspondent-elles à un redoublement d'activité du travail national et elles signifient que la production s'est développée pour satisfaire tant aux besoins de la consommation intérieure qu'à celle de l'étranger. L'augmentation qui porte sur les tissus et leurs manufacturés est aussi intéressante à signaler, étant donnée la prospérité de l'industrie textile au Mexique.

Relevée par *pays de provenance* et en rapprochant les résultats obtenus en 1901-1902 et ceux de 1902-1903, l'importation s'établit comme suit :

	1902-1903.	1901-1902.		1902-1903. Différences.
		(Piastres-or.)		
Europe :				
Allemagne	9.570.008 95	6.452.203 24	+	3.117.805 71
Autriche-Hongrie .	453.393 24	354.401 75	+	98.991 49
Belgique	2.589.773 93	1.074.743 17	+	1.515.030 76
Espagne	3.034.982 75	2.720.072 77	+	314.909 98
France	6.539.424 31	6.285.858 72	+	253.565 59
Grande-Bretagne. .	10.615.348 21	8.264.127 08	+	2.351.221 13
Hollande	255.143 71	235.179 35	+	19.964 36
Italie.	493.164 01	397.450 60	+	95.713 41
Norvège	86.303 04	79.056 »	+	7.247 04
Portugal	52.345 75	41.255 45	+	11.080 30
Russie	2.230 »	3.062 83	—	832 83
Suède.	47.989 65	47.956 77	+	32 88
Suisse	446.801 11	407.645 53	+	39.155 58
Divers	18.283 03	16.177 25	+	2.205 78
Total.	34.205.291 69	26.379.200 51	+	7.826.091 18

	1902-1903.	1901-1902.		1902-1903. Différences.
		(Piastres-or.)		
Asie	696.718 46	514.319 08	+	182.399 38
Afrique	80.348 69	25.030 06	+	55.318 63
Amérique du Nord.	40.514.545 21	39.032.190 63	—	1.482.354 58
Canada	(17.873.25)	(15.514 55)	+	(2.358 70)
États-Unis	(40.496.671 96)	(39.016.676 08)	+	(1.479.995 88)
Amérique Centrale.	21.931 04	32.997 93	—	11.066 89
Amérique du Sud .	195.444 19	156.101 38	+	39.342 81
Antilles	129.554 93	53.851 65	+	75.703 28
Océanie	57.920 75	35.296 73	+	22.624 02
Total général.	75.901.754 96	66.228.987 97	+	9.672.766 99

Comme on le voit, ce sont les États-Unis qui occupent le premier rang avec une importation qui dépasse de plus de 6,000,000 de piastres-or celle des pays européens ; les résultats de 1902-1903 comparés à ceux de 1901-1902 accusent une augmentation de 1,479,995 p. 88.

L'importation anglaise qui était de 8,264,127 p. 08 l'année fiscale antérieure, a atteint 10,615,348 p. 21.

Les envois de l'Allemagne s'élèvent de 6,452,203 p. 24 à 9,570,008 p. 95 (1).

La France vient au quatrième rang : elle a vendu au Mexique pour 6,539,424 p. 31 de produits contre 6,285,858 p. 72, en 1901-1902, soit une augmentation de 253,565 p. 59.

L'Espagne et la Belgique viennent ensuite, la première avec 2,034,982 p. 75 de marchandises pour 2,720,072 p. 77 importées en 1901-1902, la seconde, présentant un accroissement de près de 150 0/0 sur les résultats correspondants de l'année précédente, passe de 1,074,743 p. 17 à 2,589,773 p. 93.

Au total, dans l'augmentation de 9,672,766 p. constatés dans l'importation d'ensemble, 1,482,000 viennent, comme nous l'avons déjà relevé, de l'Amérique du Nord, et 7,826,091 des pays d'Europe.

EXPORTATION.

Pour solder ces 191,313,745 p. 58 d'articles importés, le Mexique a exporté durant l'année fiscale de 1902-1903 pour

(1) Il est à noter que beaucoup des marchandises importées par l'Allemagne au Mexique proviennent d'Angleterre, de France, de Belgique et d'Autriche.

219,402,069 p. 80 (1) de produits contre 171,776,449 p. 81 en 1901-1902, soit une augmentation de 43,625,619 p. 99, dans laquelle l'argent entre pour 17,922,221 et les autres produits exportés pour 29,700,000, ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous :

Exportations comparées des deux derniers exercices.

	1902-1903.	1901-1902.		Différences en 1902-1903.
		(En piastres)		
Métaux :				
Monnaies d'or mexicaines . .	106.630 »	95.720 »	+	10.910 »
Monnaies d'or étrangers . . .	9.329 »	78.243 »	—	68.914 »
Or en barres. . .	13.264.275 67	8.698.822 57	+	4.565.453 10
Or sous d'autres formes.	828.553 60	442.470 94	+	386.082 66
Piastres mexicaines.	21.098.729 »	11.351.765 »	+	9.746.974 »
Monnaie d'argent étranger. . . .	85.540 67	259.573 98	—	174.033 31
Argent en barres.	46.357.391 36	41.037.963 17	+	5.319.428 19
Argent sous d'autres formes . .	10.013.022 01	6.983.169 51	+	3.029.852 50
Cuivre.	20.122.338 42	16.849.834 87	+	3.272.503 55
Plomb.	5.669.070 21	5.730.845 30	—	61.775 09
Autres métaux. .	1.181.786 95	546.771 25	+	635.015 70
Total général .	118.836.676 89	92.075.179 59	+	26.661.497 30
Produits végétaux :				
Café.	9.021.501 09	10.228.858 31	—	1.207.357 22
Henequen	32.620.579 50	29.209 515 »	+	3.411.064 50
Bois.	1.837.736 50	1.778.730 78	+	128 965 72
Bois de teinture .	964.015 46	1.288.771 84	—	324.756 38
Tabac en feuilles.	1.383.301 36	975.878 32	+	407.423 04
Autres produits végétaux. . . .	12.022.783 »	8.534.683 79	+	3.488.099 21
Total	57.849.916 91	51.946.478 04	+	5.903.438 87

(1) Les relevés reproduits donnent à l'exportation un total général de 197,728,968 p. 77.

Le chiffre de 219,402,069 p. 80 est obtenu en comprenant l'augmentation provenant de la différence entre le prix de l'or exporté, calculé à raison de 675,416 piastres le kilog. et le prix commercial de ce même métal.

La valeur de l'argent est calculée à raison de 40,915 piastres le kilogramme.

	1902-1903.	1901-1902.		Différences en 1902-1903.
		(En piastres.)		
Produits animaux :				
Animaux vivants.	7.000.676 50	5.033.958 36	+	1.966.718 14
Peaux non tannées	7.466.481 50	6.286.577 92	+	1.179.903 58
Autres produits animaux . . .	795.672 99	615.418 04	+	180.254 95
Total	15.262.830 99	11.935.954 32	+	3.326.876 67
Produits manufacturés :				
Henequen manufacturé.	1.355.653 »	1.485.184 »	—	129.531 »
Tabac manufacturé	654.229 09	626.462 08	+	27.767 01
Autres produits manufacturés . . .	3.123.783 94	1.359.442 31	+	1.764.341 63
Total.	5.133.666 03	3.471.088 39	+	1.662.577 64
Divers	745.877 95	474.623 32	+	271.254 62
Total général. .	197.728.968 77	159.903.323 66	+	37.825.645 11

Au chapitre des métaux, les principales augmentations à relever sont :

Argent sous toutes ses formes, 17,922,221 p. 38 ; or, 4,893,531 p. 76 ; cuivre, 3,271,503 p. 55.

Le seul métal dont la production ait faibli est le plomb ; la diminution n'est d'ailleurs que de 61,775 p. 09.

Dans l'exportation des produits végétaux, le henequen et le tabac en feuilles sont en hausse sensible ; la seule diminution de quelque importance pèse sur le café et plus légèrement sur les bois de teinture. Sous la dénomination « Autres produits végétaux », sont compris les pois chiches, le chiendent, l'ixtle en rames, la vanille, le caoutchouc, ils ont fourni une plus-value de 3,488,099 p. 21. Au total, 5,903,438 piastres d'augmentation sur les produits végétaux, 3,326,876 piastres sur les produits animaux et 1,766,577 piastres sur les produits manufacturés (1).

Résumée par *pays de destination* des marchandises, l'exportation se classe comme suit :

(1) L'élevage a donné de bons résultats ; la vente de cuirs, peaux et de tous les produits animaux augmente d'année en année et son développement ne peut que s'accentuer. L'élevage est une des meilleures entreprises à tenter au Mexique, car il réclame relativement peu de bras et les épizooties sont rares.

	1902-1903.	1901-1902.	Différences en 1902-1903.
	(En piastres-argent.)		
Europe :			
Allemagne	9.660.049 56	4.813.313 54	+ 4.846.736 02
Autriche-Hongrie .	872 »	33.152 »	— 32.280 »
Belgique.	5.898.218 »	5.485.793 50	+ 412.424 50
Espagne	1.163.798 »	663.244 39	+ 500.553 61
France.	3.654.180 02	2.215.306 60	+ 1.438.873 42
Grande-Bretagne .	26.878.579 92	10.572.484 29	+16.306.095 63
Hollande.	89.166 »	36.670 »	+ 52.496 »
Italie	19.300 »	2.956 »	+ 16.344 »
Russie	42.870 58	133.943 »	— 91.972 42
Suisse	100 »	» »	+ 100 »
Autres pays . . .	» »	236 »	— 236 »
Total . . .	47.407.134 32	23.957.099 32	+23.450.034 76
Asie	30.000 »	500 »	+ 29.500 »
Amérique du Nord :			
Canada	11.350 »	21.085 »	— 9.735 »
États-Unis	143.759.758 36	130.323.347 29	+13.436 411 07
Total . . .	143.771.108 36	130.344.432 29	+13.436.676 07
Amérique centrale .	359.042 52	851.865 16	— 492.822 64
Amérique du Sud. .	58.251 81	60.484 89	— 2.233 08
Antilles	6.103.432 »	4.688.942 »	+ 1.414.490 »
Total . . .	197.728.968 77	159.903.323 66	+37.825.645 11

Nous voyons, par ce résumé, que les principaux acheteurs des produits du Mexique sont, par ordre d'importance :

	1902-1903.	1901-1902.
	(En piastres-argent.)	
Etats-Unis.	143.771.108 36	130.344.432 29
Grande-Bretagne. . . .	26.878.579 92	10.572.484 29
Allemagne	9.660.049 56	4.813.313 54
Cuba	6.103.432 »	4.688.942 »
Belgique.	5.898.218 »	5.485.793 50
France	3.654.180 02	2.215.306 60
Espagne	1.654.180 02	663.244 39

Ayant déjà enregistré plus haut les augmentations qui se sont produites sur toutes ces exportations mexicaines, il ne nous reste qu'à constater que la situation respective des pays destinataires reste à peu près la même que l'année précédente, exceptions faites pour l'Allemagne et la Belgique, cette dernière passant au cinquième rang, du troisième qu'elle occupait et qui revient cette fois à l'Allemagne.

Prix moyens des principaux produits mexicains dans le cours de l'année 1902-1903.

Café, 20 piastres les 46 kilog.; cuirs secs, 0 p. 50 le kilog.; vanille, 16 piastres les 460 grammes; coenes, 45 piastres le mille; riz, 9 p. 90 les 46 kilog.; os, 7 piastres la tonne métrique; maïs, 9 p. 50 les 170 kilog.; chiendent, 38 p. 50 les 100 kilog.; haricots noirs, 26 piastres les 172 kilog.; sucre, 10 piastres les 46 kilog.; tabac, 8 piastres à 8 p. 25 les 11 kilog. 1/2; caoutchouc, 50 piastres les 46 kilog.

Le *Bulletin de Statistique fiscale* que nous analysons n'indique pas, en regard des marchandises importées leurs pays d'origine, valeur et quantité; ses indications sur le mouvement d'exportation sont tout aussi sommaires. Les renseignements précis qui font ainsi défaut ne seront publiés que dans dix-huit mois ou deux ans, dans l'*Annuaire de Statistique*, trop tardivement dès lors pour être utilement consultés par notre commerce. Il nous faut donc suppléer à ces indications par des observations générales et des renseignements puisés à diverses sources en vue de représenter aussi exactement que possible la situation actuelle du commerce et de l'industrie au Mexique.

Articles d'importation susceptibles d'intéresser le commerce étranger et particulièrement le commerce français, et situation de l'industrie locale à leur égard.

Houille et coke. — Les États-Unis, l'Angleterre, la Belgique et l'Allemagne en sont les principaux importateurs. Il y a quelques mois, des gisements carbonifères ont été découverts à El Gallo (État de Durango); on les croyait d'abord très riches, mais l'absence de renseignements circonstanciés sur les premiers résultats de l'exploration ne permet pas encore de se prononcer sur l'avenir de cette exploitation. Jusqu'à présent, le manque de combustible est l'entrave la plus sérieuse au développement économique et industriel du pays.

Tissus et leurs manufacturés. — Dans ce genre d'affaires, les plus grosses ventes sont en tissus de coton. L'Angleterre y tient la première place, mais est serrée de près par les États-Unis du Nord.

Viennent ensuite l'Allemagne, la France, l'Espagne et l'Italie. L'installation dans le pays d'importantes fabriques, dont quelques-unes sont très remarquablement outillées, met au premier rang l'industrie textile. On compte actuellement 130 fabriques de tissus et de cotonnades dont les plus importantes, en les classant d'après les cotes d'imposition qui leur sont assignées, sont :

Compagnie industrielle de Orizaba, 149,000 piastres;
— — Veracruzana, 68,000 piastres;
— — San-Atonio (Tlalmanalco), 45,000 piastres;

Compagnie industrielle Hercules et la Purisima (Queretaro), 36,000 piastres;

Compagnie industrielle de La Reforma (Salvatferra), 26,000 piastres;

Compagnie industrielle de Atlixco, 20,000 piastres.

Toutes les autres fabriques sont taxées au-dessous de 20,000 piastres.

Ce développement de l'industrie textile, la modification faite en sa faveur aux tarifs douaniers, et la concession des drawbacks à ses produits exportés, avaient amené dans ces dernières années une décroissance sensible dans l'importation des tissus qui a repris cependant quelque peu en 1902-1903. Aussi bien la culture du coton n'est pas poussée au Mexique comme elle pourrait l'être. D'autre part, la consommation des cotonnades communes qui forment la base de la production de ces fabriques, est très limitée. Pour lui trouver des débouchés au dehors, une commission commerciale a parcouru l'an dernier l'Amérique du Sud et l'Amérique Centrale; les résultats obtenus paraissent encore assez problématiques.

Les cotonnades blanches ou imprimées qui provenaient, il y a peu de temps encore, d'Angleterre et des États-Unis, sont maintenant fabriquées en grande majorité dans le pays; mais pour les articles fins et demi fins, la plupart sont importés du dehors. En ce qui concerne les tissus de laine nous remarquerons également que l'insuffisance de production nationale dans la matière première laisse un vaste champ ouvert à la concurrence étrangère, dans lequel s'exercent, par rang d'activité, l'Angleterre, la France, puis l'Allemagne, les États-Unis et la Belgique pour l'envoi de lainages fins et de la draperie. Les passementeries et fournitures pour tailleurs, viennent de France et d'Allemagne, les couvertures de laine surtout d'Angleterre, les vêtements confectionnés : de France, d'Allemagne, d'Autriche et des États-Unis.

Les articles de soie proviennent, en grande partie, des manufactures françaises. Il existe dans le pays quelques fabriques de soieries, notamment à Guadalajara (État de Jalisco) (1).

Le commerce des nouveautés (articles de lingerie, draperie, etc., etc.), est presque uniquement détenu à Mexico et dans les grandes villes de l'intérieur par des maisons françaises : les articles parisiens dans ce genre sont tout particulièrement appréciés.

Chapellerie. — Fabrication des chapeaux de feutre.

Dans cette industrie, nos compatriotes viennent également au tout premier rang et les fabriques de chapeaux les plus anciennement établies à Mexico, Puebla, Guadalajara, appartiennent à des Français.

---

(1) Les soieries légères fabriquées dans le Nord de l'Itale, et notamment à Côme, sont fort appréciées au Mexique depuis quelque temps.

Machines, fers et manufacturés, aciers, quincaillerie.

Les machines, appareils à vapeur, chaudières, pompes, turbines, grues, presses d'imprimerie, proviennent surtout des États-Unis, d'Angleterre, d'Allemagne, de Belgique et de France. Les rails d'acier pour chemins de fer et tramways, dont les États-Unis et l'Angleterre étaient dans ces derniers temps les principaux vendeurs, ont fourni, récemment, aux industriels belges (notamment à la maison Cockerill) des commandes très importantes qui entrent pour beaucoup dans l'augmentation considérable constatée à l'importation belge. Les poteaux télégraphiques en fer, les articles en laiton, les tuyaux de conduite, l'acier en barres et en cylindres, les fils d'acier en tous genres, les machines et outils agricoles, les tringles, chaînes, fourneaux de cuisine, clous, écrous, crochets, crampons, pointes, fers étamés, sont en grande majorité, de production américaine, allemande, anglaise et belge.

Malgré la forte concurrence qui s'exerce sur la fabrication des machines et en rend, par suite de la baisse des prix, le placement moins rémunérateur, le Mexique offre à ces articles un débouché qui doit être particulièrement signalé à nos industriels. Une partie des machines des mines aura sans doute bientôt besoin d'être renouvelée ; il en est de même pour les machines et instruments agricoles. D'autre part, l'extension progressive et assurée de l'exploitation des mines, celle de fabriques de tout genre (sucreries, fabriques de tissus et de cotonnades, tanneries, moulins à farine, scieries, fabriques de chaussures, de quincaillerie, de matériel de chemin de fer), est de nature à augmenter considérablement les demandes. Les conditions préliminaires d'une participation fructueuse de notre commerce à ces commandes seraient la désignation d'un correspondant spécial et permanent, possédant les connaissances techniques nécessaires et qui aurait la représentation d'un certain nombre de nos plus importantes fabriques de machines et d'outils, puis une réclame active au moyen d'insertions dans les journaux et d'envois de catalogues et prix courants, enfin l'exécution rapide des ordres et un emballage aussi soigné que possible.

Le commerce de la **quincaillerie, ferblanterie, articles de bazar, articles de ménage**, est si fortement spécialisé entre les mains des Allemands que la seule concurrence appréciable qu'ils y rencontrent vient des États-Unis, et seulement pour la coutellerie bon marché, les cuillers et fourchettes en métal blanc, etc. La construction projetée de deux grandes fabriques de quincaillerie allemandes, à Mexico et à Monterrey, est d'ailleurs appelée à restreindre cette importation.

Électricité.

L'électricité est d'un usage très répandu au Mexique, tant pour l'éclairage que comme force motrice pour les industries

les plus diverses : mines, établissements agricoles, fabriques, etc., etc., et la traction des tramways. Les importations de dynamos à haut voltage, à courant alternatif et à courant continu, transformateurs, câbles électriques, lampes à arc et à incandescence, installations téléphoniques, sont appelées à un grand essor. Nos constructeurs électriciens auront intérêt à se tenir au courant des besoins du marché mexicain et à y faire connaître devantage leurs produits. Jusqu'à présent la très grande partie du matériel électrique importé est d'origine allemande et américaine.

Les compagnies d'électricité établies actuellement à Mexico sont les suivantes :

Compagnie Explotadora de Electricidad. — Siemmens et Halske (au charbon)	5.000 chevaux.
Compagnie anglaise Knight (au charbon)	1.500 —
Tramways électriques (au charbon)	5.000 —
San-Ildefonso (à l'eau)	2.400 —

Cette dernière compagnie a été créée et est dirigée par des Français. Nos constructeurs électriciens pourraient, le cas échéant, lui adresser des offres de fournitures de câbles électriques. Les maisons qui ont fourni les câbles déjà posés sont :

1° Siemens et Halske, pour eux-mêmes ;

2° La « Standart Underround Cable Cie » de Pittsburg, pour la Compagnie de San-Ildefonso, qui a trouvé avantage à accepter les offres de cette maison américaine.

Voici, à titre d'exemple, les conditions faites par la maison Pittsburg à la Compagnie de San-Ildefonso :

Un quart payable au moment de la commande; un quart à l'arrivée de la première expédition de câbles ; un quart à l'arrivée de la dernière expédition de câbles et un quart payable six mois après.

Une compagnie formée au capital de 13 millions de dollars, soit environ 30 millions de piastres mexicaines, et dont les administrateurs et principaux actionnaires sont Canadiens, la plupart résidant à Toronto, a obtenu récemment du gouvernement mexicain la concession pour utiliser la force hydraulique des chutes de Necaxa-Tenango et Catepuxtla, situées dans l'Etat de Puebla à 166 kilomètres de Mexico. Il y a deux chutes à Nexaca : l'une à une hauteur verticale de 350 mètres : deux usines y seront établies qui recueilleront, l'une 32,000 chevaux de force, l'autre 14,000 chevaux.

L'autre chute, dont la hauteur est de 450 mètres, fournira plus tard 40,000 chevaux supplémentaires. Vers les premiers mois de 1905, Mexico et ses environs se trouveront disposer d'une force de production électrique incomparable (qui lui sera transmise par des fils de cuivre conducteurs d'un développement de 185 kilomètres) et qui aura peu d'égales dans le monde

industriel. Les Compagnies qui font l'électricité au charbon ne pourront pas soutenir cette formidable concurrence. M. Siemens et Halske ont déjà traité avec la Compagnie de Nexaca et sans doute la Compagnie des Tramways électriques fera de même.

Les usines de production hydro-électrique actuellement en activité au Mexique sont à San-Ildefonso près de Mexico, Guanajuato (environ 7,000 chevaux), Atlixco (pour le service de Puebla), Pachuca Tenancingo et Orizaba. D'autres sont à l'étude à Guadalajara (aux chutes de San-Nicolas) dans l'État de Mexico et dans l'État de Vera-Cruz pour l'utilisation des eaux du rio Atoyac, au-dessous de Cordoba.

Vins, bières, alcools et spiritueux.— Les vins consommés au Mexique sont principalement de provenance française, espagnole et italienne. Les vins de Californie ne font pas encore sur cette place une concurrence appréciable aux produits européens.

La généralité des vins français importés au Mexique vient de Bordeaux : les bourgognes, les champagnes et les bordeaux, en comprenant sous ce nom générique beaucoup de vins du Midi, des coupages. Ils sont expédiés de Bordeaux, *via* Saint-Nazaire, à Vera-Cruz ou Tampico consignés à un commissionnaire. De ces ports ils sont réexpédiés par les soins du commissionnaire au destinataire. La douane et les droits se paient au port de débarquement. Les vins français se vendent par des voyageurs soit à la clientèle bourgeoise, soit aux abaroteros (marchands de comestibles, épiceries); 90 0/0 des vins importés sont consommés par les étrangers ; aussi la consommation n'est-elle guère susceptible d'être étendue. Le vin rouge ordinaire de table se paie de 100 à 125 piastres la barique bordelaise de 228 litres. Les vins fins viennent en bouteilles; cependant il se vend des vins de 4 à 800 fr. la barique envoyés en cercles. Il y a plutôt pléthore de vendeurs de vin : la vente par offre directe ne donnerait aucun résultat et exposerait à de nombreux non-paiements.

L'importation de bières étrangères a considérablement diminué depuis que les fabriques nationales ont commencé à produire en grand et à la satisfaction des consommateurs : la moyenne des cinq dernières années est d'environ 580,000 litres importés représentant une valeur de 735,000 fr.

Quant à la production de bière dans le pays elle dépasse 500,000 hectolitres par an.

Les cinq plus importantes brasseries mexicaines sont :

La Cerveceria de Toluca (capital 1,200,000 piastres à 120,000 hectolitres par an ;

La Cerveceria de Cuautemoc (Monterrey), 1,000,000, à 120,000 hectolitres par an ;

La Cerveceria de Montezuma (Orizaba), 900,000, à 72,000 hectolitres par an ;

La Cerveceria de Chihuahua, 300,000, à 24,000hectolitres par an ;

La Cerveceria Central de Mexico, 300,000, à 24,000 hectolitres par an.

Ces Compagnies sont constituées en Sociétés anonymes.

Il en existe une dizaine d'autres de faible production, à Puebla, San-Luis-Potosi, Hermosillo, etc., etc.

Les droits de douane sur les bières importées sont les suivants :

735, bière en fûts, 0 p. 08 le K. B. ; 734, bière en bouteilles, 0 p. 20 le K. N. ; 354, bière médicinale, 0 p. 4 le K. L.

Les **alcools** et **spiritueux** viennent surtout d'Espagne et de France et aussi d'Angleterre, pour le gin et le whisky.

L'importation totale dans cette branche s'est élevée en 1902-1903 à 3,133,238 piastres. Il vient annuellement, en moyenne, 1,000.000 de litres sous verre et 500,000 sous bois. Quant aux eaux-de-vie produites dans le pays (eaux-de-vie de pommes, cannes, raisins, tequilas et autres extraits alcooliques), il est difficile d'en déterminer exactement la quantité : celle déclarée au fisc en 1902-1903 a été de 26,364,560 litres représentant une valeur de 12,000,000 de piastres, Mais on peut dire que plus de la moitié de la production échappe aux contributions, ce qui ferait une valeur de 25,000,000 de piastres par an et environ 2 piastres par habitant.

Les droits de douane sur les alcools d'importation sont les suivants :

731, eaux-de-vie en bouteilles ou en cruchons, 0 p. 55 le litre.

732, eaux-de-vie en fûts, 0 p. 40 le litre.

Il s'agit d'eaux-de-vie ne dépassant pas 60 degrés à la température ordinaire.

Cognacs et eaux-de-vie. — Les importations françaises de cet article varient de 700,000 à 850,000 litres entre cognacs en fûts et cognacs en bouteilles pour une valeur moyenne de 500,000 à 600,000 piastres. L'Espagne vient ensuite avec environ 260,000 litres d'eaux-de-vie, représentant une valeur de 80 à 90,000 piastres, puis les Etats-Unis avec 250,000 litres. La France fournit surtout des cognacs fins et demi-fins, peu d'ordinaires, peu ou point d'alcools industriels. L'Espagne envoie des eaux-de-vie ordinaires et les Etats-Unis des whisky. La consommation de ce dernier article augmente dans des proportions considérables ; cela tient à ce que le nombre des Nord Américains habitant le Mexique s'étendant de jour en jour, leurs goûts et leurs habitudes s'y implantent en même temps. Il y a une trentaine de maisons de cognacs représentées au Mexique : les marques Gauthier, Bisquit, Dubouché, Robin, Hennessy et Martell sont l'objet de la plus grande demande

grâce à leur notoriété universelle et à l'activité de leurs agents.

Telle de ces maisons introduit au Mexique de 25 à 30,000 caisses par an.

Les conditions de succès sont les suivantes :

1 Choix d'un agent de toute confiance.

2° Réclame très active.

3° Acceptation de toutes les conditions du marché généralement consenties par la concurrence.

Les paiements se font très peu au comptant ; on accorde trois, six et même neuf mois de crédit. Il est bon d'autoriser l'agent à accorder des renouvellements.

Produits chimiques et pharmaceutiques. — Cette importation qui représente une somme de 2,791,622 piastres, est fournie principalement en ce qui concerne les couleurs et vernis, ammoniaque, sulfates de soude et de magnésie, par les Etats-Unis (pour plus d'un tiers) l'Angleterre, l'Allemagne et la France, cette dernière tout particulièrement en ce qui concerne les produits pharmaceutiques et médicinaux et les articles pour la photographie.

Les médicaments et produits pharmaceutiques sont introduits sans aucune autorisation préalable. La seule formalité à remplir est celle de la facture consulaire dûment visée par le consul mexicain du lieu d'expédition et qui doit accompagner la marchandise.

Les droits à payer sont les suivants :

1° Produits chimiques, 0 p. 15 à 8 piastres le kilo légal ;

2° Spécialités pharmaceutiques, 0 p. 75 le kilo légal ;

3° Vins médicinaux, 0 p. 40 le kilo net.

Le tarif des douanes du Mexique désigne sous le nom générique d'**articles de parfumerie** un grand nombre d'articles comme : savons de toilette, cosmétiques, dentifrices, eaux de toilette, fards et crayons, poudre de riz, produits capillaires, lotions, teintures. Le droit de douane, uniforme pour ces produits, est de 1 piastre soit environ 2 fr. 50 le kilogramme légal, c'est-à-dire le poids net de la marchandise et le poids de l'enveloppe, sans compter l'emballage extérieur. La moyenne de l'importation dans ces dernières années, quantité et valeur de facture, donne les chiffres respectifs de 150,000 kilogrammes et d'un million de francs.

Seule la parfumerie fine est importée, la parfumerie bon marché est fabriquée dans le pays, principalement les savons : tous les savons ordinaires, les poudres de riz, les eaux et poudres dentifrices.

Les marques de parfumerie et de savonnerie les plus connues de vente courante, françaises, allemandes et anglaises, sont Lubin, Pivert, Roger et Gallet, Legrand, Coudray, Deletrez, Gellé frères,

Pinaud, Rimmel, Dr Pierre, pour la France ; Piver et Co (Breslau) ; Zeeklaers (Bruxelles) ; F. Mulhens (Cologne) ; Odol, J.-A. Atkinson (Londres) ; Elesi et Co (Milan) ; Hall et Ruckfell (New-York) pour l'étranger.

Les commissionnaires de maisons du Mexique établis à Paris achètent, comme pour tous les autres produits, comptant fin mois, 2 0/0 de caisse.

Si on achète aux voyageurs, on demande 4 à 6 mois crédit, ou 4 à 6 0/0 escompte en dehors de l'escompte ordinaire. On achète surtout par l'entremise des commissionnaires de Paris.

Substances alimentaires. — L'importation de l'épicerie, des conserves et des comestibles est faite principalement par les Espagnols et les Américains. La France n'y entre que pour une faible part avec les conserves fines de fruits, de légumes, pâtés de foie gras, sardines à l'huile, fromages, confitures. Certaines conserves sont beaucoup moins demandées qu'autrefois à cause du développement des cultures locales, le produit frais remplaçant de plus en plus le produit importé.

Les productions françaises sont excellentes, mais malheureusement d'un prix beaucoup trop élevé qui éloigne d'elle jusqu'à la clientèle riche du pays.

Pâtes alimentaires. — Des fabriques de pâtes alimentaires sont établies dans certaines villes du Mexique, quelques-unes sont assez bien outillées, mais la fabrication laisse généralement à désirer. A Mexico même il y a quelques usines, une douzaine environ, faisant le genre biscuit et le genre pâtes proprement dites (vermicelles, macaronis, potages) ; les deux produits donnent une importation annuelle moyenne de 800,000 kilog. pour une valeur d'environ 100,000 piastres.

Les droits de douane sont :

Biscuit de toute sorte, le kilog. brut 0 p. 15.

Pâtes alimentaires, le kilog. brut 0 p. 08.

Généralement les ventes sont au comptant mais les paiements se font dans les six mois.

Les maisons de Mexico donnent 6 0/0 à leurs voyageurs.

Fromages et beurres. — On ne fait au Mexique que des fromages frais qui fermentent vite et ne se conservent guère que quatre ou cinq jours.

Dans les environs de Mexico il se fait des genres camembert, brie, pont-l'évêque, mais d'une qualité tout à fait inférieure.

Ce sont des fromages de 200 à 250 grammes qui se vendent à raison de 2 p. 50 à 3 p. 75 la douzaine.

Les principaux centres de production sont :

La Barca (Jalisco), Santa-Rosalia (Chihuahua), Toluca (Mexico), Angangueo (Michoacan), Tulancingo (Hidalgo).

On peut dire que l'industrie du fromage n'existe pas au

Mexique parce que l'on n'a pas le bétail à l'étable. Cet abri est généralement inconnu ici.

Les fromages étrangers ne sont consommés que par la classe aisée et cette consommation se réduit principalement au gruyère qui vient en meules de 140 kilog. Les autres qualités comme le roquefort, le camembert, ne viennent qu'en quantités insignifiantes.

La fabrication du beurre est aussi très arriérée. La plus grande partie vient des Etats-Unis. Le kilog. se vend 1 p. 50 par paquet d'une livre. Le beurre importé est généralement salé.

Droits de douane.

Fromages, fraction 49, 0 p. 12 le kilog.
Beurres, fraction 47, 0 p. 20 le kilog.
L'oleo-margarine est assimilée au beurre.

Armes et explosifs. — A ce commerce qui s'inscrit pour une valeur de 1,500,000 piastres à l'importation participent surtout les Etats-Unis, la France, l'Allemagne, l'Espagne et la Belgique. Une fabrique de dynamite et autres produits explosibles, montée avec des capitaux français, vient d'être installée à Gomez Palacios.

Les armes françaises de chasse et les revolvers se vendent peu au Mexique en raison de leur cherté. En ce qui concerne spécialement les révolvers, ils manquent du cachet particulier recherché dans le pays ; toute la partie en métal doit être nickelée, et la crosse en nacre est très en faveur. Les amateurs d'armes de précision achètent des rifles et des révolvers de Colt qu'ils estiment à prix égal supérieurs aux armes françaises.

Matériel de guerre. — Les usines du Creusot et de Saint-Chamond ont répondu au cours de cette année, à d'importantes commandes de matériel de guerre.

Papier et ses applications. — Les fabrications nord-américaine et allemande sont particulièrement intéressées dans cette importation en ce qui concerne les articles fins et demi-fins. Quant à l'article ordinaire il est en grande partie produit dans le pays (fabrique de San-Rafael). Cependant l'Espagne envoie des chargements entiers de papiers servant aux épiciers et boulangers.

Cristallerie, verrerie, bouteilles, flacons de verre. — Les provenances françaises sont particulièrement appréciées quant aux miroirs et glaces, verres à vitre, cristaux taillés et décorés, bouteilles et flacons de verre.

La fabrication nationale commence d'ailleurs à manifester son activité dans cette branche d'industrie. Une cristallerie récemment installée à Puebla et où sont employés des capitaux français, produit des articles de très bonne qualité (verres de table, verres de lampes, etc., etc.).

A citer également :

La fabrique de Vidrio « Apizaco » d'Apizaco (E. de Tlaxcala) ;

La cristallerie de San-Antonio à Calpulalpam (Tlaxcala);
La Compania francesa de Porcelana.

Ciment. — Pour les chaux hydrauliques et les ciments, la France, les Etats-Unis et la Belgique étaient les principaux fournisseurs du Mexique. Mais les importations belges de ce produit se sont particulièrement développées dans ces derniers temps et l'on assure qu'elles représentent actuellement les deux tiers des envois.

Industrie sucrière. — Le Mexique compte actuellement 1,124 usines traitant la canne uniquement pour la fabrication du sucre. Sur ce nombre 116 produisent annuellement environ 100,000 kilog. chacune, 16 ont une production moyenne de 50,000 à 100,000 kilog. et les 992 restantes fabriquent des quantités inférieures à 50,000 kilog.

Le rendement de la dernière campagne a été de 95,000 tonnes. En tenant compte des nouvelles usines que l'on construit dans divers Etats du Mexique, on estime que la production du sucre de canne atteindra bientôt 100,000 tonnes.

Voici d'ailleurs, par ordre d'importance, la production de chaque Etat du Mexique avec le nombre d'usines en activité :

1	Morelos. . . .	33	usines	27.784.000 kilog.
2	Vera-Cruz . . .	153	—	11.010.000 —
3	Puebla	19	—	10.535.000 —
4	Sinaloa. . . .	6	—	6.260.000 —
5	Jalisco. . . .	214	—	5.037.000 —
6	Yucatan . . .	18	—	4.550.000 —
7	Tepic	2	—	2.750.000 —
	xaca.	123	—	2.030.000 —
9	Colima	5	—	1.240.000 —
10	Michoacan . .	31	—	970.000 —
11	Tabasco. . . .	43	—	867.000 —
12	Nuevo Leon. . .	5	—	818.000 —
13	S.-Luis-Potosi.	35	—	787.000 —
14	Tamaulipas . .	228	—	652.000 —
15	Chiapas. . . .	207	—	650.000 —
16	Guerrero . . .	46	—	579.000 —
17	Campeche. . .	35	—	201.000 —
18	Mexico	1	—	200.000 —
19	Queretaro. . .	1	—	30.000 —
				76.990.000 kilog.
	Divers Etats sur lesquels on ne possède que des données incomplètes environ			19.000.000 —
			Total.	95.990.000 kilog.

La production de mélasse est évaluée à 50,000 tonnes.

Beaucoup des usines comprises dans la nomenclature ci-dessus sont encore très rudimentairement outillées, avec un moulin en bois, des chaudières d'évaporation à air libre, des bacs en peaux de bœuf, des récipients en argile destinés à rece-

voir les masses cuites. On élimine les mélasses au moyen de filtrations d'eau continues durant 2 ou 3 mois.

Le sucre mexicain est protégé contre le sucre étranger par un droit de douane de 15 centièmes de piastres sur le kilog. brut. Néanmoins il a été importé, en 1900-1901, 991 tonnes représentant environ 165,000 piastres-argent.

A l'exportation la canne à sucre figure pour 90 tonnes et le sucre pour 375 tonnes ayant une valeur totale de 40,000 piastres.

Il s'est fondé à Mexico une association sucrière dite « Centro Azucarero » assez semblable à celles qui existent déjà à Cuba, au Pérou et en Argentine.

Cette institution, qui fonctionne depuis plus d'une année, a pour but de grouper les intérêts des fabricants de sucre et d'alcool et de les représenter auprès des autorités, d'encourager la culture de la canne et l'industrie qui en dérive, et de vulgariser les connaissances nécessaires pour créer un bon personnel ouvrier.

Fabriques de tabac. — On comptait, en juin 1902, 701 fabriques de tabac enregistrées au Mexique, dont 116 dans le seul État de Guanajuato.

Le nombre de paquets de cigarettes fabriqués durant l'année fiscale 1901-1902 s'élevait à 371,791,006.

Les principales fabriques de cigarettes à Mexico sont : « El Buen Tono », où de très importants capitaux français et suisses sont engagés, la « Tabacalera Mexicana, » et la « Cigarrera Mexicana ». Nous avons vu que l'exportation du tabac et des cigares s'est élevée, en 1902-1903, à environ 2,000,000 de piastres. Les cigares mexicains de qualités bonne et moyenne, sont, à prix égal, réputés supérieurs à ceux de la Havane.

Le commerce français au Mexique.

La situation économique est restée sensiblement la même au Mexique durant ces derniers mois ; les besoins, la faculté de consommation, les pratiques commerciales, ne se sont point ou guère modifiés. Il s'ensuit que les conseils et les avis à suggérer a notre commerce ne peuvent que s'inspirer étroitement de ceux qui lui ont déjà été donnés avec autant d'autorité que de compétence par le ministre de France, M. Blondel, dans ses rapports annuels pour les années fiscales 1900-1901 et 1901-1902, lorsqu'il recommande à nos importateurs de changer de méthode et de s'attacher surtout a vendre beaucoup, quitte à sacrifier ce qu'il faut sur le luxe, la finesse et l'élégance de leurs produits. Nous rappellerons aussi les observations qu'a faites à cet égard notre Consul à Vera-Cruz dans son rapport inséré au *Moniteur officiel du Commerce* du 12 février 1903.

En passant en revue les principaux articles d'importation

nous avons constaté l'essor que pourrait prendre l'introduction de nombre d'entre eux : machines pour l'industrie, appareils d'électricité, soieries, tissus, lingerie, articles de modiste, nouveautés, parfumerie, bimbeloterie, spécialité de l'alimentation, tels que vins, liqueurs, fromages, conserves.

Notre commerce national pourrait donc augmenter sensiblement ici le chiffre de ses affaires s'il consentait à rompre tout à fait avec des pratiques surannées, s'il entrait dans les voies, s'il s'appropriait les moyens qui réussissent si bien à la concurrence. Parmi ces moyens, quelques-uns comme nous l'avons déjà sommairement indiqué, ne dépendent que de l'initiative privée de nos négociants et industriels.

D'autres, concernant l'amélioration des moyens de communication et de transport, sont, il est vrai, subordonnés au bon vouloir de la Compagnie générale Transatlantique, la seule qui représente notre pavillon dans les ports mexicains.

La Légation de France à Mexico a déjà fait ressortir l'urgence qui s'imposait à la Compagnie Transatlantique, tant au point de vue des intérêts nationaux que dans son propre avantage, de renforcer son trafic dans les eaux du Golfe et son insuffisant service mensuel de passagers et de marchandises de Saint-Nazaire à Vera-Cruz. En attribuant en grande partie à la rareté des communications maritimes directes avec la France la diminution sensible des transactions commerciales entre les deux pays, M. C. Blondel n'a fait que signaler un état de choses qui s'est plutôt aggravé depuis, du fait des avances prises par les lignes concurrentes allemande, (Hambourgeoise-Américaine), américaine (Ward), anglaises (West-India et Pacific, et Harrison, de Liverpool) espagnole (transatlantica Espanola), norvégienne et autrichienne (cette dernière d'établissement récent) et qui, plus audacieuses, drainent à leur profit les marchandises d'exportation du Mexique et déposent en échange de nombreux produits de leur pays respectif. Dans les communications officielles qu'ils ont faites au cours de cette année sur le mouvement maritime dans les ports de leur circonscription, nos consuls à Vera Cruz et à Tampico en constatant l'un la participation si réduite, et l'autre, l'effacement complet de notre pavillon, n'ont pu que souligner cette situation et faire connaître leurs vues pour y rémédier autant que possible. C'est ainsi qu'après avoir fait le relevé des lignes régulières de vapeurs venant à Vera-Cruz, M Schoenfeld ajoutait (Voir le *Moniteur officiel du Commerce* du 12 février 1903) : « Il « résulte de l'enquête faite à ce sujet qu'une autre ligne fran- « çaise touchant à Bordeaux trouverait du fret en quantité suf- « fisante tant à l'aller qu'au retour » et il revient un peu plus loin sur l'opportunité qu'il y aurait à créer une ligne française de cargot-boats, administrée avec économie, marchant à une vitesse moyenne de 11 nœuds.

A Tampico, M. de Potier s'étonne du délaissement absolu de

ce port par notre marine marchande. Il oppose à cette indifférence (Voir le *Moniteur officiel du Commerce* du 28 mai 1903) l'activité que déploie la Compagnie allemande Hambourgeoise Américaine. Tous les mois cette compagnie envoie à Tampico, 2 ou 3 navires d'un assez fort tonnage dont la cargaison se compose en partie de marchandises françaises prises au Havre. Notre agent signale la concurrence directe que l'installation d'un service de passagers entre le Mexique et l'Europe, inauguré en avril dernier par cette compagnie fait à la compagnie française: en quittant Tampico, les vapeurs allemands passent en effet par toutes les escales de notre ligne: Vera-Cruz, la Havane, la Corogne. Enfin en constatant à l'appui de ses réflexions que, d'après le rapport de notre ministre à Cuba, sur 14 millions et demi de marchandises françaises vendues à ce pays, le tiers à peine a été transporté par la Compagnie Transatlantique, M. de Potier regrette que cette Compagnie n'ait pas organisé un service de quinzaine qui aurait peut-être, et c'est l'avis de beaucoup, découragé la nouvelle concurrence allemande: cette dernière a, il est vrai, l'avantage qu'elle tient, en ce qui concerne l'importation sur Cuba et le Mexique, de son escale du Havre: par sa situation géographique, à proximité de Paris, ledit port enlève fatalement à Saint-Nazaire le fret de la capitale et une bonne partie de celui de l'intérieur du pays. Du moins, avec un service mensuel de cargo-boats dont le départ suivrait de quinze jours celui du paquebot, la Compagnie Transatlantique pourrait réagir et lutter et elle ne perdrait pas, d'autre part, comme le fait se produit actuellement, le bénéfice de l'exportation de toute une série de marchandises mexicaines qui lui échappe dans la crainte qu'éprouve les exportateurs de ne pouvoir faire leur expédition juste au temps voulu avec, en cas de retard, la perspective d'une attente d'un mois qui expose leurs produits à des avaries inévitables.

En attendant que ces desiderata se réalisent, notre commerce au Mexique doit faire appel à toute son énergie et à toute son activité pour y étendre ses ventes, en tenant compte, autant que possible, des recommandations suivantes :

Envoi fréquent de prospectus, prix courants, catalogues illustrés, échantillons.

Le Ministère mexicain de Fomento a récemment institué, dans ses dépendances, un musée technologique industriel qui comprend une bibliothèque composée des catalogues fournis par les fabricants du monde entier, et spécialement par les producteurs de machines destinées à transformer la matière première en produits manufacturés. Il conviendrait, pour nos commerçants et industriels, de mettre à profit ces avantages de mises en relation et de publicité gratuite qui peuvent leur valoir des commandes.

De plus, la Légation a déjà signalé, l'année dernière, la création d'une société dite des Magasins généraux (Almacenes generales de Deposito de Mexico y Vera-Cruz), ayant deux établisse-

ments : l'un à Mexico, l'autre à Vera-Cruz. En dehors des opérations ordinaires de magasinage, cette société a été autorisée à conserver pendant un an les marchandises qui lui seront adressées, sans que celles-ci aient à payer aucun droit ; à émettre des certificats de dépôt, faire des prêts sur marchandises, se charger pour le compte de ses clients de toutes opérations en douane, assurer contre l'incendie les marchandises déposées dans ses magasins, vendre à la commission ou aux enchères, passer des contrats avec les consignataires des compagnies de transport.

La société a, en outre, obtenu l'autorisation d'établir des locaux spéciaux pour l'exhibition d'échantillons qui pourront rester exposés pendant deux ans sans payer de droits d'importation, au prix d'une très légère redevance. L'immeuble destiné à cet effet est situé 6, calle del Angel, Mexico. D'après les résultats constatés jusqu'à présent, il ne semble pas, cependant, en ce qui concerne nos commerçants et industriels, que leur attention et leur intérêt se soient le moins du monde fixés sur les avantages que peut leur ménager ce service.

Choix scrupuleux de représentants, dépositaires ou correspondants intéressés à développer la clientèle, bien au courant des us et coutumes du pays et en parlant la langue.

Visite des principaux centres de consommation à des intervalles périodiques par des voyageurs de commerce. Ce système, largement pratiqué par les Allemands, les Américains et les Belges, de solliciter sur place l'acheteur en lui évitant le plus possible les déplacements et les dérangements, prouve leur parfaite connaissance du terrain de vente.

Fabrication par nos commerçants et industriels de qualités un peu inférieures, quoique toujours bonnes, qui puissent être offertes à meilleur marché ; fixation de prix aussi réduits que possible et facilités de libération accordées aux acheteurs, comme le fait la concurrence.

Emballage et empaquetage solides et soignés, n'augmentant pas démesurément les frais de transport et empêchant les bris. Ces détails sont trop souvent négligés et sont pourtant des plus importants.

Groupement d'un certain nombre de maisons de commerce ou industrielles non concurrentes pour envoyer à frais communs, au Mexique, un seul et même voyageur chargé de faire connaître et placer leurs produits. Partout où cette expérience a été faite, elle a donné des résultats inespérés. Poussant plus loin encore l'esprit d'association ou de coopération, plusieurs entreprises pourraient mettre en commun un certain capital, en vue d'installer à Mexico un musée d'échantillons avec salle de vente et s'entendre au besoin, à cet effet, avec la **Chambre de Commerce française** de cette place.

Reconstituée l'année dernière par une heureuse initiative du ministre de France, M. Blondel, sur des bases nouvelles et pra-

tiques, cette Institution fonctionne à présent dans des conditions satisfaisantes. Dirigée par un comité qui comprend l'élite de la colonie et du haut commerce français, elle compte déjà un nombre fort respectable d'adhérents auxquels la patriotique nécessité de se grouper et de se solidariser pour soutenir les intérêts communs n'a pas été signalée en vain par la Légation. Le bulletin que publie mensuellement la Chambre de Commerce et qui deviendra peu à peu un précieux élément d'information, ainsi que les renseignements commerciaux de toute nature que cette Compagnie est en mesure de fournir avec toute compétence et enfin ses avis confidentiels sur la bonne solvabilité, l'exactitude et la facilité de paiement des divers correspondants et clients dont s'enquièrent de plus en plus fréquemment nos négociants par l'entremise de l'Office national du Commerce extérieur sont les très réels services qu'elle rend déjà à nos relations d'affaires avec le Mexique. Nul doute que le rôle, l'activité, et l'influence de cette chambre ne soient appelés dans un avenir prochain à s'élargir et à se développer. Par les vœux qu'elle saura émettre dans sa féconde intuition de nos intérêts nationaux, par l'autorité et l'expérience qui s'attacheront à ses délibérations, elle peut, elle doit devenir le plus solide soutien pour l'extension de notre commerce au Mexique.

Mines. — Chemins de fer.

Nous emprunterons en partie au dernier Message présidentiel les renseignements les plus récents et les plus circonstanciés sur la situation de l'industrie minière, les chemins de fer et les finances.

Mines. — L'industrie extractive continue à se développer au Mexique malgré les fluctuations considérables qui ont sévi ces derniers mois sur son principal produit, l'argent.

Nous avons d'ailleurs déjà constaté au chapitre de l'exportation une plus-value de 18,000,000 p. sur le métal blanc. Durant l'année fiscale écoulée, il a été expédié 4,132 titres de propriété minière couvrant une superficie de 61,936 hectares. En plus des mines d'or, d'argent, de plomb, de cuivre et de fer, de nouvelles entreprises ont exploité avec succès des mines de cobalt, de nickel, d'étain, de bismuth, et surtout d'antimoine. Dans une seule fonderie, celle de Wadley, Etat de San Luis-Potosi, il a été produit 2,159 tonnes de ce métal.

Voies ferrées. — Elles se sont augmentées de 482 kilomètres dans le dernier exercice, ce qui porte actuellement à 18,197 kilomètres l'extension totale des lignes mexicaines. En voici d'ailleurs la liste en leur laissant leur dénomination en langue espagnole :

1 Ferrocaril Mexicano, de Mexico à Vera-Cruz ;
2 — Central Mexicano ;
3 — National Mexicano ;
4 — Interoceanico ;

Forrocaril de Hidalgo y del Nordeste;
6 — Mexicano del Sur;
7 — Internacional Mexicano y Sud-Pacifico;
8 — Mexico Cuernavaca y Pacifico;
9 — del istmo de Tehuantepec;
10 — de Xico y San-Rafael;
11 — Mexicano del Norte;
12 — de Monterrey al Golfo;
13 — de Sonora;
14 — de Tlalmanalco;
15 — Occidental;
16 — Michoacan y Pacifico;
17 — de Jalapa a Cordoba (en construction);
18 — de Tlaxcala à Santa-Anna;
19 — de Vera-Cruz à Alvarado;
20 — San-Marco à Tecolutla;
21 — Tehuacan a la Speranza.

Le chemin de fer National, avec ses embranchements a une longueur totale de 2,482 kilomètres. Son annexe la plus importante sera l'embranchement de Monterrey à Mata-Moros dont on va entreprendre la voie. 180 kilomètres ont été construits : (ligne de Huehuetoca à Gonzales). La coût de la transformation de la ligne du National en voie large, de Mexico à Laredo (il ne manque plus que 92 kilomètres) est estimé à 25,000,000 de piastres environ.

De son côté le chemin de fer Central est aussi développé. En 1902 il a acheté la ligne de Tampico à Trevino ; il a construit 68 kilomètres, de Sandoval à Apulco, sur la ligne de Pachuca à Tampico. La Compagnie construit une voie directe entre Mexico et Pachuca, une autre entre Tulancingo et Trinidad, une troisième entre San-Pedro et Paredon, pour relier la voie principale à la ligne de Tampico-Monterrey. La Compagnie a en vue la construction d'une ligne directe entre Mexico et Tampico et projette de relier Monterrey à San Antonio pour faire efficacement concurrence au National pour le transit rapide entre Mexico et les États-Unis de l'Est.

Le développement total du Central est de 5,705 kilomètres. Le chemin de fer Interocéanique fait actuellement partie du système du National dont le Gouvernement Fédéral est devenu le principal intéressé ; il y aura donc une ligne directe entre Vera-Cruz et les États-Unis.

La ligne de Vera-Cruz au Pacifique dont le tracé avait été exécuté en moins de trois ans a eu tous ses travaux préliminaires ruinés de fond en comble par des pluies d'une abondance exceptionnelle.

Quant au chemin de fer de Tehuantepec qui va de Coatzacoalcos à Salina Cruz, l'établissement de la voie rencontre les plus grandes difficultés et les travaux sont constamment compromis : inondations, tremblements de terre, climat meurtrier

qui rend le recrutement du personnel très difficile, tels sont les principaux obstacles qui ne permettront pas à la Compagnie Pearson de mener l'entreprise aussi promptement qu'elle l'espérait.

Finances. — D'après les chiffres officiels, les recettes du Trésor se sont élevées, pour l'année fiscale, 1902-1903, à 64,500,000 piastres. Le produit des droits d'importation a augmenté de près de 6,000,000 piastres en tenant compte de la surcharge variable imposée par le décret du 25 novembre 1902, résultats qui font ressortir l'à-propos de cette mesure fiscale.

Les préoccupations causées au gouvernement mexicain par la question monétaire, et principalement les fluctuations du change et la baisse de la valeur de l'argent, l'ont déterminé à entreprendre des démarches en vue d'établir une stabilité relative dans les cours des changes internationaux, sans perdre de vue la protection à laquelle a droit l'industrie minière dans le pays, en préconisant une nouvelle sphère d'application au métal blanc.

C'est dans cet ordre d'idées que le gouvernement mexicain a pris l'initiative, à laquelle se sont associés les États-Unis, d'envoyer une mission à l'étranger à l'effet de provoquer un échange de vues entre les diverses nations sur les mesures à prendre pour que l'argent soit toujours employé comme monnaie et conserve une valeur fixe relativement à l'or et que ces réformes soient adoptées d'un commun accord.

Banques. — On compte actuellement au Mexique 30 Banques d'émission, sous le contrôle de l'Etat, représentant un capital de 86,850,000 piastres. Les Banques fondées au cours de la dernière année sont celles de : Tamaulipas, 1,000,000 de piastres, Morelos, 1,000,000 de piastres, Aguascalientes, 600,000 de piastres, Michoacan, 600,000 de piastres, Hidalgo, 500,000 de piastres, Oaxaca, 500,000 de piastres, Chiapas, 500,000 de piastres, Banque Commerciale auxiliaire de la Banque d'émission de Chihuahua, 200,000 de piastres.

Pendant l'année fiscale 1901-1902, les hôtels de monnaies n'ont frappé en tout : or, argent, billon que 25,315,332 piastres, et une frappe aussi limitée en proportion des billets émis, jointe à l'exportation continue des piastres, a causé une certaine disette de numéraire.

Banque Nationale de Mexico. — Cette institution de crédit, la première du Mexique, a élevé au mois de juillet 1903 son capital social de 20,000,000 à 26,000,000 de piastres.

Elle a 12 succursales et 60 agences au Mexique. Son dernier dividende a été de 17 0/0. Ses réserves accumulées dépassent 60 0/0 de son capital. Son bilan est publié chaque mois dans le « Diario Oficial ». La Banque Nationale fait le service de la dette publique et les opérations de trésorerie. Elle est le dépositaire des fonds publics et des dépôts judiciaires. Son conseil d'administration, élu par les actionnaires, siège à Mexico. Elle a, en outre, un comité consultatif à Paris.

VERA CRUZ.

Navigation et état sanitaire de Vera-Cruz.

Notre Consul à Vera-Cruz a adressé à cette Légation, pour permettre de les coordonner utilement dans un rapport d'ensemble, les informations d'ordre économique qu'il a été en mesure de recueillir sur le mouvement commercial et maritime dans sa circonscription consulaire durant l'exercice écoulé. Un certain nombre des renseignements fournis par M. L. Schœnfeld ont déjà trouvé bonne place dans cette étude. Nous reproduirons à la suite ceux qui concernent la navigation du port de Vera-Cruz en 1901-1902 (les chiffres pour 1902-1903 ne seront publiés que dans un an environ).

NAVIGATION.

Le mouvement de la navigation du port de Vera-Cruz en 1901-1902 peut se résumer comme suit :

Entrée : 321 vapeurs, jaugeant 1,076,732 tonneaux ; 37 voiliers, 11,464 tonneaux ; 8,664 passagers débarqués ;

Sortie : 298 vapeurs, 1,011,274 tonneaux, 37 voiliers ; 10,564 tonneaux ; 8,465 passagers embarqués.

Au cabotage, le mouvement d'entrée et de sortie réunies est représenté par 534 navires, jaugeant ensemble 513,600 tonneaux, et ayant transporté 6,759 passagers de toutes nationalités.

Le pavillon anglais reste à la tête du mouvement maritime, aussi bien par le nombre que par le tonnage de 96 bâtiments, jaugeant 306,083, à l'entrée, et 159,000 tonnes métriques de fret, et 82 navires, jaugeant 260,345 tonneaux emportant 8,162 tonnes de fret, à la sortie.

Sous pavillon américain, il est entré 88 navires, jaugeant 250,008 tonneaux, ayant amené 39,678 tonnes de fret. Il est sorti 85 navires, 242,716 tonneaux, emportant 32,164 tonnes de fret. Les pavillons allemand, espagnol, norvégien et français viennent ensuite, ce dernier depuis dix ans uniquement représenté par les paquebots mensuels de la Compagnie générale Transatlantique.

Pendant l exercice 1901-1902, 19 vapeurs étrangers ont été autorisés à faire des opérations de cabotage, mais ils n'ont emporté de Vera-Cruz que 224 tonnes de fret, et l'autorisation de faire ces escales ne leur a été accordée, conformément aux lois en vigueur, que parce qu'il n'y avait pas, à destination des ports où ils se rendaient, de navires mexicains en partance.

Il n'est pas hors de propos de faire remarquer que la ligne Romano et Berreteaga, dont les navires battent pavillon mexi-

cain, n'est qu'une annexe de la ligne américaine Ward. Cette Compagnie a virtuellement le monopole du trafic côtier; les frets que les négociants et les passagers sont forcés de payer sont excessifs et le service est irrégulier.

Il est permis de croire qu'une ligne de vapeurs côtiers appartenant à la Compagnie Générale Transatlantique pourrait distribuer les marchandises et en rapporter à destination de France, en transbordement; il est hors de doute, en effet, que les navires allemands, qui font escale au Havre, y amènent des produits mexicains et prennent du fret au Havre, à destination de Vera-Cruz.

La nouvelle ligne allemande, qui a commencé son service au mois de mai dernier, fait une concurrence sérieuse à la Compagnie Générale Transatlantique pour les frets, mais il est douteuxqu'il en soit de même pour le transport des voyageurs, car ses navires mettent plus de trois semaines à faire la traversée, que les paquebots français accomplissent en quinze jours, sans parler de la différence de la table tout à l'avantage de ces derniers.

Tableau comparatif du mouvement commercial de Vera-Cruz de 1897 à 1902.

	1897-1898.	1898-1899.	1899-1900.	1900-1901.	1901-1902.
	—	—	—	—	—
Importation :					
Navires de long cours entrés	372	393	354	338	358
Tonnage officiel	581.213	875.897	916.519	913.698	1.088.196
Nombre de tonnes de 1,000 kilog. apportées	269.658	328.770	310.567	355.930	411.257
Nombre de colis déchargés	2.454.478	3.232.678	3.127.161	2.932.809	3.703.310
Valeur totale des chargements en France	88.255.890	105.579.350	109.953.340	116.748.940	104.933.010
Exportation :					
Nombre de navires sortis	329	375	339	321	335
Nombre de tonnes de marchandises exportées	44.692	69.769	73.319	45.961	51.055
Valeur totale des marchandises exportées, en piastres à 2 fr. 50	69.448.245	70.629.447	63.768.635	53.887.190	66.497.125
Cabotage :					
Nombre des navires expédiés	385	293	352	290	534
Tonnes métriques de chargement, entrée et sortie	53.490	73.255	65.774	48.023	67.440
Valeur des chargements, en piastres à 2 fr. 50	45.333.585	47.881.272	52.716.682	47.205.870	59.351.357
Mouvement des chemins de fer :					
Marchandises amenées à Vera-Cruz, tonnes métriques	391.164	465.828	341.736	264.559	279.966
— sorties de — —	177.164	269.990	279.535	272.204	330.706
Mouvement total de la place, en tonnes métriques	935.167	1.205.612	1.070.931	994.678	1.140.524

État des travaux du port et du drainage de la ville de Vera-Cruz. — État sanitaire.

Les travaux du port sont dans le même état qu'il y a un an, et comme les dragages n'ont pas été continués, le chenal s'ensable graduellement, au point que les navires calant plus de 6 mètres, ne gouvernent que difficilement, bien que le port soit censé avoir une profondeur uniforme de 10 mètres.

On attend toujours l'achèvement du grand quai et la construction des hangars.

On dit que le grand quai ne sera terminé et livré à la navigation, que lorsque la question de la gare unique, qui servira à toutes les lignes de chemins de fer, ayant leur terminus à Vera-Cruz, sera résolue.

Quant aux travaux d'assainissement, il est possible que dans un certain avenir ils produisent l'effet désiré, c'est-à-dire une mortalité moins élevée, mais jusqu'ici on n'a pu constater, au contraire, qu'une aggravation de l'état sanitaire, due en grande partie à la méconnaissance des lois de l'hygiène et le port de Vera-Cruz reste contaminé par la fièvre jaune, alors qu'à la Havane les mesures aussi simples qu'énergiques édictées par le conseil sanitaire ont réussi à faire disparaître en peu de temps ce fléau.

E. DE LA TOUR,
Chargé d'affaires de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 24 DÉCEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 299

Possessions hollandaises d'Océanie

JAVA

Situation économique de l'Inde néerlandaise en 1902-1903.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 40 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros.			Prix.
279.	—	**Paraguay** : Le Paraguay en 1902. — Commerce. — Industrie. — Agriculture. — Finances. — Navigation	» 40
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902	» 30
287.	—	**Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie** : Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902	» 20
289.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902	» 20
290.	—	**Égypte** : Commerce extérieur de l'Égypte en 1902.	» 20
291.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Honduras) : Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902	» 20
292.	—	**Espagne** : Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902	» 30
293.	—	**Turquie** : Commerce du vilayet d'Andrinople en 1902	» 10
294.	—	**République cubaine** : Situation économique et industrielle de la province de Santiago-de-Cuba, année 1902	» 10
295.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : État de l'industrie cotonnière dans l'Inde, au 31 mars 1903	» 10
296.	—	**Turquie** : Situation économique et commerciale du vilayet de Mossoul en 1902	» 10
297.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Transvaal) : Situation économique du Transvaal en 1902. — Importation. — Exportation. — Commerce français. — Travail des mines. — Situation des banques. — Renseignements généraux et divers.	» 20
298.	—	**Mexique** : Commerce extérieur du Mexique durant l'année fiscale 1902-1903. — Industrie. — Navigation. — Le commerce français au Mexique	» 20

POSSESSIONS HOLLANDAISES D'OCÉANIE

JAVA.

Situation économique de l'Inde néerlandaise en 1902-1903.

Batavia... Le fait le plus saillant de l'histoire économique de l'Inde néerlandaise en ces dernières années a été la diminution des recettes douanières et des produits des droits de consommation à Java, financièrement atténuée, mais non pas compensée par une certaine augmentation des mêmes revenus dans les possessions dites extérieures, c'est à savoir dans les autres parties de l'Insulinde hollandaise où il y a des tarifs applicables à la perception des mêmes taxes pour le compte du gouvernement.

Comme la population de Java, extrêmement nombreuse, constitue à elle seule l'immense majorité des contribuables, les plus-values constatées hors de cette île, dans les autres zones soumises au régime de l'administration directe, ne pouvaient pas en tout cas racheter au point de vue budgétaire le fléchissement des perceptions à Java même.

On remarquait d'autre part que les diminutions portaient principalement sur les droits d'entrée et sur ceux qui frappent les articles consommés surtout par les indigènes (1).

Ainsi la population indigène s'était accrue de 3 millions en cinq ans et simultanément, durant cette période, son pouvoir d'absorber des marchandises importées de l'extérieur s'était amoindri.

Il y avait concomitance entre le recul du bien-être et la progression de la natalité.

Déjà une commission avait été instituée pour s'enquérir de la situation des membres les moins fortunés de la classe dite européenne. Ses recherches, préparées par des instructions qui avaient été transmises aux résidents dès le mois de juin 1901, ont abouti au dépôt d'un rapport en février 1903. Le sujet ainsi traité, même étendu à tous les Européens ou simili-Européens qui, sans être indigents, se trouvent dans une situation plus ou moins précaire, mettait en cause seulement quelques milliers

(1) Rapport colonial de 1902, colonne 244.

d'individus ; il avait une portée sociale et politique plus encore qu'économique. Là, en effet, on allait être conduit par la nature des choses à s'inquiéter avant tout du développement d'un prolétariat de métis dans le sein de la classe gouvernante, privilégiée, et à se demander comment il serait possible d'y mettre obstacle.

Une autre commission a été nommée pour informer sur les causes de la moindre prospérité des indigènes. Celle-ci examine les plus graves questions économiques de l'heure présente à Java ; mais le résultat de ses travaux n'a pas encore été rendu public ni discuté dans la presse.

En 1902, la moins-value des droits de douane et des autres contributions indirectes n'a pas été moins sensible que pendant les deux années précédentes.

Voici les relevés comparatifs de 1900, 1901 et 1902, pour Java :

	1900.	1901.	1902.
		(En florins.)	
Droits d'entrée	7.653.052	7.259.885	6.914.067
Droits de sortie	933.780	712.292	471.677
	MÉMOIRE.		
Accise des spiritueux	»	170.948	174.174
— du tabac	»	17.916	19.157
— du pétrole	»	3.748.387	2.931.097
— des allumettes	»	1.028.238	943.919
Autres taxes diverses	»	92.855	78.580
Total	14.179.962	13.030.521	11.532.671

Pour les cinq premiers mois de 1903 on note une légère reprise par rapport à la période correspondante de 1902 ; mais elle provient uniquement de l'accise du pétrole et de celle des allumettes : les droits de douane ont continué à baisser.

Il est vrai que les droits de sortie sur l'indigo et le café ont été abolis à partir du 15 janvier 1902 ; mais la diminution vraiment importante est celle des droits d'entrée. Si l'on y regarde de plus près, on voit qu'elle n'affecte presque pas les articles plus spécialement à l'usage de la classe européenne, mais ceux que consomment les indigènes, tels que les cotonnades, le poisson sec ou salé, la viande sèche, le gambir (masticatoire) et la cire (qui sert pour le batiquage des cotonnades).

Pour l'industrie et le commerce des Européens, l'année 1902 n'a pas non plus été fort bonne, quoique moins mauvaise que la précédente.

Cette fois encore l'exportation générale, exprimée en valeurs, est en progrès d'après les statistiques : mais il ne faut pas oublier que ce sont des valeurs conventionnelles, souvent différentes des prix réellement obtenus. Ces évaluations administratives peu-

vent très bien produire des effets de mirage, ce qui permet de s'expliquer comment, avec des exportations toujours accrues, on parle sans cesse de crise et de recul.

Exportations des particuliers.

	1901.	1902.
	(En florins.)	
De Java et Madoura :		
Marchandises	147.679.409	155.164.458
Espèces	7.015.734	8.617.446
Du reste de l'archipel :		
Marchandises	77.684.693	83.005.044
Espèces	2.644.553	337.429
	235.024.389	247.124.377

Exportations du gouvernement.

De Java et Madoura :		
Marchandises	»	»
Espèces	20.217.325	18.346.884
Du reste de l'archipel :		
Marchandises	»	223
Espèces	»	»
	20.217.325	18.347.107
Total général des exportations	255.241.714	265.471.484

L'importation est moindre que l'année précédente.

Importations des particuliers.

	1901.	1902.
	(En florins.)	
A Java et Madoura :		
Marchandises	134.646.109	115.415.572
Espèces	6.163.089	3.709.601
Dans le reste de l'archipel :		
Marchandises	72.975.316	65.062.875
Espèces	4.790.997	5.737.422
	218.575.511	189.925.470

Importations du gouvernement.

A Java et Madoura :		
Marchandises	7.312.263	11.818.420
Espèces	2.120.000	»
Dans le reste de l'archipel :		
Marchandises	1.221.295	1.214.150
Espèces	»	»
	10.653.558	13.032.570
	229.229.069	202.958.040

A la lumière de ces généralités j'aborderai maintenant le détail sans me tenir dans les limites de l'année 1902 et en faisant une juste part, autant que possible, aux circonstances les plus récentes. Je diviserai ce travail en deux parties dont la première sera une revue des principales productions ; la seconde comprendra les voies ferrées, la navigation, quelques remarques sur le commerce français et l'industrie française à Java ; elle se terminera par une analyse des statistiques commerciales de 1902 qui viennent de paraître, un peu plus tôt cette fois que de coutume.

Première partie.

REVUE DES PRINCIPALES PRODUCTIONS

I.

Cultures riches.

Sucre. — La production, en 1902, a augmenté (848,000 tonnes contre 766,000 en 1901) sans que les prix aient été moins bas ; cependant on envisage l'avenir avec plus de confiance.

La « Société de commerce néerlandaise», qui possède 22 fabriques de sucre à Java, dit dans son rapport pour 1902 : « Le « résultat défavorable de nos entreprises agricoles (déficit de « 227,000 florins) est dû à la baisse considérable des prix du « sucre ».

Elle estime néanmoins que l'application de la convention de Bruxelles aura prochainement d'heureux effets pour l'industrie du sucre de canne.

D'après la Chambre de Commerce de Samarang, 1903 sera une année de récolte moindre et de prix meilleurs.

Un des bons clients de Java, comme acheteur de sucre brut, est le Japon ; mais déjà il vise à devenir un concurrent. Par décret impérial du 17 juin 1902 a été institué dans l'île de Formose un bureau de l'industrie sucrière, et, grâce à une loi de la même année, cette administration disposera de ressources suffisantes pour encourager les producteurs d'une manière efficace tout en leur servant de conseil.

Le Japon est déjà raffineur de sucre ; il ne lui manque plus que de s'affranchir de l'étranger en tirant la matière première d'une possession japonaise.

A Java, il existe 152 sucreries, mais pas de raffinerie. Il y a

deux raffineries à Hongkong et jusqu'à présent, à ma connaissance, une seulement au Japon.

Les raffineries de Hongkong, d'après un rapport du consul des Pays-Bas dans cette ville, produisent annuellement environ 200,000 tonnes d'un sucre inférieur aux similaires européens, mais suffisant pour la Chine (1).

A Java, 8 usines seulement fabriquent un sucre bon pour la consommation, quoique non raffiné ; il est difficilement exportable. On étudie donc la question de savoir s'il ne serait pas avantageux d'y installer une raffinerie. Jusqu'à présent ce projet ne semble pas avoir réuni beaucoup d'adhésions.

Café. — L'année 1902 n'a été bonne, malgré l'abondance relative de la récolte, ni pour les cafés du gouvernement, ni pour ceux des particuliers.

En ce qui concerne le gouvernement, il est toujours assuré d'un important bénéfice sur la vente de ce produit puisque son café provient de livraisons obligatoires faites par la population des campagnes à des prix fixes fort au-dessous de la valeur marchande. Je montrerai par un exemple ce que lui rapporte ce genre d'opérations et pour cela je choisirai l'année 1901, c'est-à-dire la dernière dont les résultats financiers soient parfaitement connus:

Acheté à la population de Java et emmaganisé dans les entrepôts intérieurs : 104,466 piculs (2);

Sorti des entrepôts intérieurs et entré dans les entrepôts maritimes : 104,506 piculs ;

Prix total d'achat payé à la population sur le pied de 15 florins par picul pour les bonnes qualités et 7 fl. 50 pour les qualités inférieures : 1,546,603 florins ;

Frais calculés depuis l'entrée dans les entrepôts maritimes :

Personnel des entrepôts	116.372	florins
Personnel des cultures	104.914	—
Entretien des entrepôts	20.863	—
Emballage et transport	53.164	—
Tant pour cent des fonctionnaires indigènes	47.162	—
Dépenses spéciales pour la préparation du café d'après la méthode dite «des Indes occidentales»	61.335	—
Frais divers	43.768	—
	447.578	florins

Prix de revient total, dans l'Inde, du produit prêt à être exporté, 1,994,181.

Ce qui donne, par picul, une moyenne de 19.08.

(1) Il résulte de nouvelles publiées dans le *Siècle* du 9 juillet 1903 et dans la *Quinzaine Coloniale* du 10 juillet que la création d'une raffinerie en Indo-Chine serait prochaine.

(2) Le picul = 61 kilog. 76.

Produit moyen, par picul, des cafés du gouvernement vendus en Hollande pendant l'année 1901, brut, 38.17 55.

Net de tous frais (transport, assurance, frais d'entrepôt et de vente, courtage, enregistrement et commission de la « Société de commerce néerlandaise »), 34.66 27.

Voilà le mécanisme. Il est aussi simple que léonin. On s'explique parfaitement que jadis, quand le gouvernement payait aux paysans javanais, pour un picul de café, non pas 15 florins comme aujourd'hui mais 10, et quand il le revendait à Amsterdam ou à Rotterdam jusqu'à 65 1/2, les profits fussent énormes.

A l'heure actuelle ce n'est plus tout à fait du 100 0/0, mais c'est encore joli.

Si donc, dès 1901, on pouvait trouver médiocre le résultat des ventes de café du gouvernement, c'était en comparaison des prix réalisés autrefois et même durant les quatre années précédentes, savoir :

	Prix de revient dans l'Inde.	Prix de vente en Hollande.
	(Par picul en florins.)	(Net par picul en florins.)
En 1897	17.43	52.81 82
En 1898	22.84	41.82 96
En 1899	18.56	35.39 85
En 1900	17.60	41.83 49

Plus médiocre encore doit avoir été, à ce point de vue tout relatif, le résultat de 1902, et j'ai déjà dit dans un rapport du commencement de l'année 1903 quelles déceptions se sont produites lors des ventes publiques de l'État, d'abord à Java, puis en Hollande, par suite de la baisse des prix.

Aux moins-values s'ajoute la diminution progressive des quantités dont le gouvernement peut disposer pour la vente, car, ayant depuis longtemps compris que l'abolition de la culture obligatoire et du monopole n'était plus qu'une question de temps, il continue à la préparer en ménageant les transitions, en circonscrivant dans des limites toujours plus étroites l'application de ce système impopulaire et condamné en principe.

C'est ainsi qu'il vient encore d'y mettre fin dans la résidence de Chéribon. On ne compte plus, par suite, que dix résidences sur dix-sept où ce régime subsiste, et la population astreinte aux règles spéciales en vigueur sur la production du café au profit du fisc n'est plus que celle de 291 districts ou cantons renfermant 5,629,552 âmes, alors que le chiffre total des indigènes de Java s'élève à 28,386,121.

Voici du reste quelques chiffres officiels ayant trait à la culture obligatoire du café dans les cinq dernières années ; ils en attestent la décadence lente, mais continue (1) :

(1) Rapports annuels du ministre des Colonies au Parlement de La Haye, année 1902.

		1897.	1898.	1899.	1900.	1901.
		—	—	—	—	—
Nombre des communes et des familles incorporées, c'est-à-dire figurant sur les tableaux dits « plans de culture » à la fin de chaque exercice (31 octobre).	Communes.	3.259	2.878	2.467	1.930	1.758
	Familles.	287.915	240.157	222.071	184.598	173.705
Nombre des communes et des familles astreintes à des complanations nouvelles ou à des défrichements dans l'année, suivant chaque exercice.	Communes.	1.607	1.593	1.373	630	829
	Familles.	133.146	138.215	119.727	84.625	85.074
Nombre des communes ne figurant plus dans les « plans de culture », mais encore astreintes à l'entretien d'anciennes plantations.	Communes.	1.007	1.173	1.313	1.588	1.196
Nombre d'hectares en culture à la fin de chaque exercice	Hectares.	51.469	52.997	50.164	48.680	43.176
Nombre des caféiers existant à la fin de chaque exercice	Caféiers.	66.005.400	64.727.200	59.397.000	56.985.700	51.342.000

L'idée a été, en réduisant la culture obligatoire, de la transformer graduellement en culture volontaire et l'administration n'a rien négligé de ce qui dépendait d'elle pour y parvenir. Mais, comme le constate un écrivain fort compétent, fonctionnaire du département de l'Intérieur dans l'Inde néerlandaise et adjoint au conseiller technique de ce département pour la culture du café, rien n'a pu prévaloir contre l'antipathie des populations rurales pour cette culture même. Cela s'explique soit par les souvenirs de contrainte qu'elle laisse à ceux qui en sont affranchis, soit par l'obligation maintenue de ne vendre qu'au gouvernement dans des conditions de prix déterminées, soit enfin par le temps qu'il faut à une plantation pour devenir productive et par la préférence naturellement donnée aux cultures d'un rapport immédiat (1).

Il s'ensuit qu'on a été amené à faire exercer tout au moins une pression indirecte sur les chefs de communes et, par ceux-ci, sur les paysans, pour obtenir ce que le Javanais, né malin, appelle volontiers : « la culture libre obligatoire ».

Celle-ci, comme l'autre, tend à diminuer, et les chiffres suivants en font foi :

Nombre approximatif d'hectares constituant les plantations volontaires, ou dites telles, des indigènes : 1897, 118.837 : 1898, 111.773 : 1899, 106.109 : 1900, 102.228 ; 1901, 93.899.

Nombre de caféiers existant sur ces plantations à la fin de chaque exercice (31 octobre) : 1897, 180.945.900 : 1898, 182.672.600 : 1899, 170.728.200 ; 1900, 163.373.000 ; 1901, 148.776.900.

Enfin, les exportations du gouvernement ont encore fléchi depuis cinq ans de la manière suivante :

1898.	7.339.000	kilogrammes.
1899.	9.127.000	—
1900.	7.353.000	—
1901.	4.915.000	—
1902.	6.850.000	—

Le produit brut des ventes publiques de café faites en Hollande pour le compte de l'Etat par la « Société de commerce néerlandaise », a été, durant l'année 1902 de 3,482,482 florins seulement, à quoi vient se joindre celui des ventes opérées à Java, infiniment moins considérable.

C'est peu si l'on songe qu'il n'y a pas plus de quinze ans le fisc tirait encore de ce commerce un profit moyen de 14 à 15 millions de florins.

L'auteur cité plus haut propose de supprimer entièrement ce qui reste de la culture obligatoire et du monopole en mettant à la place une culture à laquelle l'Etat s'adonnerait dans les

(1) Article de M. Dom dans la revue *Indische Gids*, de mai 1903.

mêmes conditions que les autres planteurs, sauf qu'il aurait toujours certains avantages (pas de taxes, de frais de transport, d'intérêts à payer pour le capital d'exploitation, etc.). Il rétribuerait la main-d'œuvre, vendrait son produit au mieux et laisserait les indigènes libres de vendre, au mieux aussi, le leur; mais il donnerait l'exemple des meilleures méthodes, ne cherchant plus son bénéfice que dans l'augmentation des rendements et dans l'amélioration de la qualité.

Cette suggestion a généralement paru un peu utopique. Quand la culture obligatoire et le monopole auront disparu, on ne les remplacera pas; on pourra maintenir quelques plantations modèles, mais l'Etat renoncera plus que probablement à trouver dans la culture et dans le commerce du café une source de gains. Les pertes éprouvées depuis quelque temps par l'industrie privée, à Java, sur les plantations de café vraiment libres, celles qui ont été créées avec des capitaux européens, ne sont pas pour l'encourager beaucoup à entrer dans cette voie; en tout cas, il risquerait de partager leur sort dès l'instant où il serait dépouillé du plus clair de ses privilèges, celui de payer 15 florins ce qu'il peut encore vendre en Europe plus du double.

Quant à cette production des particuliers (indigènes exclus), c'est la plus importante puisqu'elle a permis d'exporter en 1902, outre les 6,850,000 kilog. du gouvernement, 35.932,000 kilogrammes.

Les 177 sociétés anonymes qui, d'après une statistique assez récente, exploitaient des plantations de café à Java, représentaient un capital d'environ 62 millions de florins.

Mais la plupart de ces entreprises végètent; maintes ont dû liquider ou chercher leur salut dans de nouvelles cultures.

Voici ce que déclare l'Association agricole de Soukaboumi dans son rapport sur l'année 1902 :

« Cette fois encore notre attente a été déçue, car si nous « avons pu un instant nous flatter de l'espoir qu'on verrait « diminuer les effrayantes exportations de l'Amérique du Sud, « les chiffres nous ont enlevé cette illusion, en sorte que le prix « de 24 florins par picul obtenu sur quelques entreprises n'a pu « se maintenir et qu'il est tombé à 20... Nous craignons que « 1903 n'apporte de nouvelles et grande difficultés. »

La Chambre de Commerce de Samarang s'exprime en ces termes :

« Si l'on veut empêcher une ruine complète de la culture du « café, il est temps d'agir et notre compagnie ne saurait trop « insister auprès du Gouvernement pour qu'il tienne compte, « autant que possible, des requêtes tendant à obtenir remise « des impôts fonciers en retard et un allègement de cette « taxation.»

Cacao. — Depuis la crise du café on a cherché des compen-

sations dans d'autres cultures, notamment dans celle du cacao, mais en ce qui concerne celle-ci le succès n'a pas été grand et, depuis un an surtout, tout enthousiasme a cessé.

Il existe à Java une grande association de planteurs de café qui s'appelle «Association des planteurs de café de Malang» et qui tient un congrès chaque année. La question du développement des cacaoyères est une de celles qu'on voit traiter de temps à autre dans ces réunions. Voici toutefois comment se décompose la récolte des planteurs faisant partie de l'association en 1902 :

Café	11.493.800	kilogrammes.
Quinquina	523.451	—
Poivre	465.676	—
Cacao	42.578	—
Kapok	3.333	—
Vanille.	56	—

On voit par là que les planteurs de café se sont rabattus de préférence sur le quinquina et le poivre, sans trop se montrer partisans du cacao.

La cause en est surtout dans les grandes difficultés de cette culture à Java, où les maladies du cacaoyer semblent plus à redouter qu'ailleurs. En tout cas le succès y dépend d'une main-d'œuvre et de fumures dispendieuses. Des études avaient été entreprises à ce sujet sous la direction d'un spécialiste, le docteur Zehntner, dans une station expérimentale fondée par l'association de Malang près de Salatiga ; cette station a brûlé de fond en comble ; toutes les archives et toutes les collections ont disparu dans l'incendie.

La production du cacao a cependant augmenté à Java depuis quelques années, mais pas autant qu'on paraît l'avoir cru en Europe. Elle y occupe, en somme, un rang secondaire.

La Chambre de Commerce de Samarang constate que la récolte de 1902 est la plus faible connue depuis 1896, à en juger par le chiffre de l'exportation elle serait d'environ 831,430 kilogrammes.

Cette exportation est presque tout entière pour la Hollande. Elle n'est pas à comparer avec celle des Indes hollandaises occidentales (Surinam) qui a été, dit-on, de 2,263,000 kilog. dans les dix premiers mois seulement de 1902, mauvaise année. Hors de Java, la culture du cacao continue sans paraître augmenter à Célèbes et dans les Moluques. En 1902 il a été exporté du port de Ménado (région septentrionale de l'île de Célèbes) 50.573 kilog. de cacao pour Manille et 1,210 pour Singapour ; du port de Macassar (région méridionale de Célèbes) 3,500 pour Singapour ; des Moluques (Amboine et Ternate) 6,799 pour la même destination apparente. Tout ce commerce gravite vers les Philippines et, en outre, depuis plusieurs années la majeure partie de la récolte de l'ouest de Java est enlevée par des maisons chinoises pour Manille, *via* singapour, tandis que la pro-

duction du Centre et de l'Est va en Hollande par l'entremise de maisons de banque ou de commerce européennes.

Vanille. — L'association agricole de Soukaboumi s'applique à encourager cette culture, qui jusqu'à présent n'a pas pris une grande importance.

Quinquina. — En 1898 Java fournissait 75 0/0 de la quantité totale de quinquina qui se consomme. En 1902, cette proportion se serait élevée, d'après des chiffres assez digne de fois, à plus de 85 0/0.

La production et l'exportation des écorces de quinquina ne cessent pas d'augmenter; en même temps on continue à planter du quinquina, de sorte que malgré tous les avertissements des pessimistes et malgré l'optimisme un peu voulu de quelques statisticiens, dont les chiffres mensuellement amoncelés imposent par leur masse sans paraître plus convaincants pour cela, on marche sûrement à la crise.

Le syndicat dont les membres se sont engagés à ne vendre en aucun cas au dessous de 6 cents par «unit» n'a pas encore eu à tenir sa parole, car depuis la baisse d'août 1902 (à 4 cents 7/8) les prix ont été constamment supérieurs à la limite fixée. Mais ils sont restés faibles durant tout le second semestre de 1902, sans dépasser 6 3/4 et ils ont été en 1903:

Janvier, 6.45; février, 8.20; avril, 7.65; mai, 7.25; juin, 6.20.

On revient donc aux approches de la limite et c'est toujours dans la seconde moitié de l'année que le marché d'Amsterdam devient lourd.

Ce syndicat, du reste, n'englobe pas encore, de beaucoup, toute la production javanaise.

La fabrique de quinquina de Bandong a produit 36,463 kilogrammes de sulfate de quinine en 1902. C'est à peine 5 0/0 de la quantité qui se consomme dans le monde. Cette production va surtout aux Etats-Unis, mais depuis quelque temps les ordres ont été rares et une grande quantité de quinquina est restée invendue dans les enchères publiques de Batavia.

La fabrique de Bandong a cependant pu distribuer à ses actionnaires, pour 1902, un dividende de 6 0/0.

Thé. — Il n'y a pas de statistique complète de la production du thé à Java, mais on peut admettre, d'après les chiffres connus du rendement de 72 plantations sur 98, qu'elle atteint bon an mal an un total d'environ 8 millions de kilogrammes.

La très grande majorité des plantations, exactement 88, se trouve dans la région montagneuse de l'ouest de Java et dans les limites de la province dite des Régences de Préang. Parmi les plus réputées, trois occupent les pentes du volcan Guédé

près de Soukaboumi à des altitudes approchant plus ou moins celle de 1,000 mètres : Perbawati, Goalpara et Guédé.

Tous les thés de Java, comme ceux de Ceylan et de l'Assam sont de deuxième ordre et inférieurs en prix aux thés de Chine ; néanmoins ils se vendent facilement sur les marchés de Londres et d'Amsterdam.

La récolte de « Perbawati » a produit en 1902 une moyenne de 33 cents par demi-kilogramme, contre 19.8 cents prix de revient. L'affaire est donc bonne. Les actions de cette société se négocient à 150 0/0 et celles de Goalpara à un taux encore supérieur ; mais il s'en faut que toutes les autres entreprises soient aussi favorisées.

L'importation des thés de Chine à Java se chiffre aujourd'hui par 2 millions de kilogrammes annuellement et ne cesse pas d'augmenter. Les planteurs demandent à être protégés par une augmentation du droit d'entrée, qui est ici de 20 cents par kilogramme et en Hollande de 25.

Tabac. — La grande et florissante industrie de Déli (Sumatra), la culture et la préparation du tabac dans les sultanats médiatisés de Déli, Langkat et Serdang, a fait beaucoup parler d'elle en ces derniers temps.

Il s'est formé là, comme on sait, depuis moins de quarante années, une importante agglomération de compagnies à forts capitaux dont quelques-unes ont pu distribuer à leurs action naires, régulièrement, des dividendes qu'envieraient ceux de bien des mines d'or, depuis 25 0/0 (Compagnie Déli-Batavia) jusqu'à 58 0/0 (Compagnie Déli) en passant par des échelons comme ceux-ci : 35 0/0 (Compagnie Sénemba), 45 0/0 (Compagnie Amsterdam-Déli), 48 0/0 (Compagnie Arendsburg).

Elles sont aujourd'hui au nombre de plus d'une quarantaine, presque toutes hollandaises. Avec les planteurs isolés, elles produisent annuellement environ 18,000 tonnes de tabac qui représentent une valeur de plus ou moins 75 millions de francs (1). Il y a sur les plantations près de 90,000 engagés à long terme, dont 54,000 Chinois et 29,000 Javanais ; en outre 4,000 travailleurs libres (ouvriers payés à la journée) (2).

Cette industrie a fait surgir des jungles qui étaient encore il y a peu d'années le domaine des éléphants et des tigres une ville prospère, Médan ; elle a créé un chemin de fer de 103 kilomètres, un port très actif, Bélawan-Déli ; le sultan local, naguère pauvre, habite maintenant un palais, grâce aux concessions de terrains dont le gouvernement hollandais lui a laissé le bénéfice, et l'administrateur de la Compagnie Déli jouit d'un revenu supérieur au traitement du gouverneur général de l'Inde néerlandaise (3).

(1) Estimation approximative de la récolte vendue en 1902.

(2) Rapport colonial de 1902.

(3) Van Kol. *Uit onze Kolonien*, ouvrage paru en 1903.

Les abus inséparables du trafic des coolies et des contrats d'engagement à long terme se sont produits là comme ailleurs.

Il n'est d'ailleurs pas douteux que l'interdiction par décret, d'engagements à long terme d'ouvriers étrangers serait une cause de crise violente et de ruine pour la plupart de ces entreprises. Le gouvernement indo-néerlandais, lui-même un des plus grands employeurs de coolies chinois que l'on connaisse (dans les mines d'étain de Banka) et tenu de favoriser l'émigration japonaise vers Sumatra, vu les inconvénients de la surpopulation de Java, ne peut assurément songer un seul instant à prendre une telle mesure ; mais alors il semble assez oiseux d'attaquer le système en soi : tout ce qu'on peut faire, c'est de combattre les abus. Il y en aura toujours là où des patrons feront venir de très loin, des travailleurs racolés par des marchands d'hommes, liés par des contrats de plusieurs années, et plus ou moins à la merci, en fait, de leurs employeurs.

Comme presque toutes les grandes cultures tropicales dont les débouchés se trouvent en Europe et aux Etats-Unis, celle-ci commence à ressentir, elle aussi, les effets d'une pléthore croissante des marchés ; déjà on a parlé de surproduction.

Elle se voit même menacée, en ce moment, d'une concurrence assez inattendue.

Le tabac de Déli, plus apprécié pour sa beauté que pour son arôme, est supérieur à tous les autres par la finesse du tissu, la souplesse des fibres, et ces qualités distinctives en ont fait la robe à cigare par excellence ; il sert presque exclusivement, dans la fabrication, comme feuille de couverture, en sorte que trop souvent c'est le masque trompeur des plus pauvres produits déguisés en articles de luxe. On n'en connaît pas d'aussi précieux à ce point de vue ; aussi les Américains, qui en importent chaque année, paraît-il, pour une trentaine de millions de francs, ont-ils cherché à obtenir chez eux, par la culture du plant de Sumatra, des résultats égaux, et dès maintenant ils assurent avoir trouvé mieux ; mais pour cela ils ont dû recourir à une nouvelle méthode, la culture sous tente.

Ce qu'il y a surtout de remarquable dans ces expériences c'est qu'elles ne réussissent pas seulement dans un pays semi-tropical comme la Floride, mais aussi dans le Connecticut et le Massachussets, sous une latitude qui est celle du nord de l'Espagne et tout au moins d'une portion du midi de la France.

On plante dans le champ de tabac des pieux d'un mètre de haut, espacés en tous sens de quelques mètres, reliés entre eux au sommet par des traverses et des fils de fer galvanisé sur lesquels on assujettit fortement une tente de toile solide, mais perméable. Il faut 196 pieux par acre (4,047 mètres carrés).

C'est là-dessous qu'on plante et que les pieds se développent jusqu'au moment de la récolte.

Les avantages sont :

Éloignement des insectes, ce fléau du tabac ;

Protection contre les vents qui déchirent les feuilles et les réduisent en lanières ;

Constance d'une température toujours supérieure de plusieurs degrés à celle de l'air extérieur et préservation des froids nocturnes du printemps ;

Maintien continuel de l'humidité dans l'atmosphère et dans le sol, tamisage de la pluie qui ne peut plus endommager les feuilles.

Ces gigantesques tentes réunissent, en un mot, les conditions du plein air à celles de la culture en serre.

M. Ariel Mitchelson, de Tarifsville (Connecticut), a couvert ainsi une superficie de 18 acres et aurait obtenu un produit bien plus beau que celui de Déli, vendu 68 cents de dollar la livre au lieu de 25, prix ordinaire.

L'idée première de cette culture serait due à M. Floyd, expert attaché au service agronomique des États-Unis (1).

Dans son rapport, pour 1902, le Consul général des Pays-Bas, à New-York, s'est préoccupé de cette innovation ; il constate que la culture sous tente du tabac de Sumatra se pratique déjà dans l'État de Connecticut sur 600 acres et qu'elle paraît destinée à s'étendre.

Le rendement serait de 1,000 livres anglaises par acre, et la valeur marchande du produit de 1 dollar 25 cents par livre, en moyenne, contre un prix de revient de 70 cents à 1 dollar.

Cette culture a donc, comme de juste, l'inconvénient d'être dispendieuse ; mais elle donne encore un produit appréciable.

Indigo. — L'*Indische Mercuur*, d'Amsterdam, a publié le tableau suivant des prix de l'indigo, sur cette place, pendant les dix dernières années, en cents de florin par demi-kilogramme :

	Plus bas.	Plus haut.
	—	—
1893	410	425
1894	350	415
1895	360	385
1896	335	360
1897	265	310
1898	215	240
1899	215	275
1900	270	320
1901	»	275
1902	260	280

(1) Renseignements extraits du journal *Los Angeles Sunday Times*, du 15 mars 1903.

La dépréciation de cette substance tinctoriale, causée, comme je le montrais dans mon rapport de l'année dernière, par la concurrence de l'indigo artificiel, voue l'industrie indigotière de Java à une décadence dont il n'est plus possible de douter. La Chambre de Commerce de Samarang constate, en effet, que les exportations ont diminué, dans son ressort, de la manière suivante :

En 1898, 1,181,300 kilog. ; en 1899, 820,100 kilog. ; en 1900, 589,400 kilog. ; en 1901, 482,250 kilog. ; en 1902, 454,400 kilog.

Les quantités sorties par d'autres ports, comme Sourabaya, sont insignifiantes.

Dans les deux résidences de Sourakarta et de Djakdja-Karta, d'où provient presque tout l'indigo de Java, le nombre des entreprises s'élevait encore à 74 en 1900 ; tombé à 70 en 1901, il n'était plus que de 64 en 1902.

L'indigo artificiel ou synthétique commence à se faire une place dans les petites teintureries javanaises si nombreuses (fabriques de batik.)

Coton. — L'attention commence à se porter sur cette culture fort négligée jusqu'à présent, des expériences ont été instituées dans tout l'archipel (en soixante-cinq endroits), soit par le gouvernement, soit par des particuliers avec des semences égyptiennes. On n'en connaîtra les premiers résultats que vers la fin de cette année.

Épices. — Les cours du poivre en hausse depuis 1900, sont avantageux pour l'instant et la production de cette épice est une des cultures secondaires qui tendent à s'accroître sur les plantations européennes de Java comme adjuvant contre la crise du café.

Exportation de poivre de Java:

1899, 4,030 tonnes; 1900, 4,481; 1901, 4,433; 1902, 5,472.

Mais dans le pays du poivre par excellence l'ancien sultanat d'Atjeh avec ses dépendances : Pidié, Lho Seumavé, Idi, Bajan, Poulo-Radja, Meulaboh et Tapa-Touan, c'est-à-dire dans toute la vaste région une fois et demie grande comme la Hollande, qui forme l'extrémité Nord-Ouest et à peu près la septième partie de l'île de Sumatra, la reprise des hostilités depuis 1898 et l'état de trouble qui règne encore ont causé une forte diminution de cette même culture, car là, c'est la population indigène qui s'y adonne ; tant que la paix ne sera pas vraiment établie d'autres contrées comme Java, les Moluques, Sérawak, l'Indo-Chine, continueront à profiter du fléchissement des exportations atchinoises.

Dans les notes et impressions de voyage que M. van Kol, député au Parlement des Pays-Bas, vient de réunir en volume sous ce titre : « Uit onze Kolonien », on trouve quelques indica-

tions de nature à figurer ici, sur la décadence du commerce des épices aux Moluques.

On sait que la Compagnie hollandaise des Indes orientales ne tolérait pas la culture du muscadier ni du giroflier hors de quelques îles à elle (Amboine et le groupe de Banda) et que les producteurs étaient tenus de lui livrer leurs récoltes sans rien en distraire sous peine de mort. En 1750, elle payait 5 cents plus une fraction de 5/6 de cent la livre de noix muscades ; elle la revendait en Europe 3 florins 75 cents réalisant ainsi un léger bénéfice de 6,550 0/0. Le macis acheté 45 cents la livre valait 6 fl. 40 ; profit : 1,322 0/0. C'était la bonne époque.

On ravageait consciencieusement chaque année les îles capables de porter quelque ombrage au monopole des « honorables messieurs d Amsterdam et de Middelburg », comme s'intitulaient les directeurs de cette sympathique Compagnie ; on pendait et on rouait les traitants étrangers assez imprudents pour s'aventurer dans cet archipel où, suivant un dicton, l'or poussait sur les arbres. C'était aussi le temps de l'esclavage. Chacun des planteurs que la Compagnie installait à Banda par faveur spéciale, manière de récompenser d'anciens serviteurs, recevait en concession perpétuelle héréditaire, mais aliénable seulement par autorisation, vingt-cinq âmes de terre, c'est-à-dire autant de terre qu'en pouvaient entretenir vingt-cinq esclaves ; on lui procurait d'ailleurs ces esclaves avec le riz nécessaire pour les nourrir.

Une plantation s'appelait un perk, ou parc, et telle fut l'origine des « Perkeniers », qui ressemble fort à celle des Bours (1).

Ces Perkeniers n'étaient à l'origine qu'une sorte de fonctionnaires. Les parcs à muscade plus ou moins étendus selon les difficultés du terrain puisqu'il fallait plus ou moins de main-d'œuvre avec le même nombre d'esclaves avaient une superficie moyenne de 7 ares et rapportaient ordinairement 60 florins par âme, c'est-à-dire 1,500 florins annuels qui pouvaient représenter alors 5 à 6,000 fr. d'aujourd'hui. C'étaient comme de bons petits bureaux de tabac distribués à des militaires et fonctionnaires retraités.

En 1824, le gouvernement hollandais, successeur de la compagnie, transforma ces concessions en pleines propriétés dont les titres cependant ne furent délivrés qu'en 1845. Les Perkeniers purent dès lors non seulement vendre, mais encore hypothéquer leurs domaines, ce dont ils devaient profiter plus tard dans la fatale crise qui les a en grande partie ruinés. L'esclavage fut aboli en 1860 (2). Par précaution, comme cette mesure

---

(1) Voir aussi Elisée Reclus, tome XIV.

(2) Le gouvernement hollandais se voit encore contraint de le tolérer et même de le reconnaître par un enregistrement officiel dans certaines portions de Célèbes et des Moluques, mais il ne le permet du moins plus aux Européens.

allait priver les planteurs de bras jusqu'alors assurés, l'Etat leur avait consenti l'année précédente des avances remboursables en nature dans l'espace de vingt années. Mais en 1866, de nouvelles avances sans intérêt pour trois ans parurent indispensables en 1873, cela ne marchait déjà plus et on résolut en conséquence d'essayer du régime de la liberté. Le monopole des épices disparut à son tour.

On fit aux planteurs remise gracieuse de tous les arriéres restant dus à l'Etat.

Les Perkeniers eurent alors une heure brillante. Malgré la concurrence toute nouvelle d'autres pays et la dépréciation relative de leur denrée, dont le gouvernement lui-même renonçait à maintenir les anciens cours par des moyens désormais inefficaces, la noix muscade, en 1872, valait encore 2 florins 14 cents le demi-kilogramme. Ce fut pour les descendants des modestes retraités d'autrefois une occasion de vivre en grands seigneurs et de pratiquer l'absentéisme. Mais les prix passèrent à 1 fl. 62 en 1880, à 1.04 en 1895, puis à 0.70 et 0.65 qu'ils sont aujourd'hui pour la muscade ; le macis s'est mieux défendu. On avait hypothéqué les parcs sans mesure, soit pour s'agrandir soit pour payer son luxe ; tel se trouva débiteur de 500,000 fr., à 6 et 7 0/0 d'intérêt, avec un revenu de quelques milliers de florins. La dette pesant aujourd'hui sur 28 des 35 parcs de Banda serait, paraît-il, d'environ 4 millions de francs.

La plupart des anciens propriétaires ont dû vendre.

Exécutés par les banques, d'aucuns ont été remplacés par des Chinois ou des Arabes ; mais attendu que dans ce pays-là on tient toujours beaucoup au nom de « Perkenier », car il équivaut à un titre de noblesse, vous y voyez des gens conserver précieusement leur vingt-cinq millième de part dans tel ou tel perk, fort peu rémunérateur, comme ferait en Europe, de sa couronne, un pauvre vicomte sans vicomté. Les anéiennes demeures à parquets de marbre ou de mosaïque, avec leurs vitraux de couleurs vives et leurs vieux meubles somptueux, n'y parlent plus que d'une splendeur évanouie.

Dans la production mondiale de la muscade et du macis, les îles Banda figuraient, il y a une trentaine d'années, à raison de 80 0/0 ; cette part contributive a été réduite à un quart, depuis lors, par les progrès simultanés de la consommation et de la concurrence. Décroissance des exportations de muscade du port de Banda-Neira, chef-lieu du groupe : 20,300 piculs, en 1884 ; 14,800 en 1900. Valeurs exportées en noix muscade et macis, du port d'Amboine : 48,000 florins il y a dix ans ; 35,000 en dernier lieu.

Il y aurait à faire des remarques analogues pour les clous de girofle.

On peut conclure de cette simple revue des cultures dites riches qu'il en est bien peu qui ne crient misère ou qui ne se sentent menacées d'un prochain appauvrissement.

Presque toutes les grandes puissances, aujourd'hui, ont ou veulent avoir des colonies tropicales. Après l'Europe, voici l'Amérique du Nord et le Japon qui s'en mêlent.

Partout on vise à augmenter, notamment, la production du café, du thé, du sucre de canne, du tabac, des épices. Partout on se rue à la surproduction de ces denrées dont le marché a provisoirement atteint, ou n'est pas loin d'atteindre, l'extrême limite de son pouvoir d'absorption. Il faut donc choisir ses cultures tropicales avec discernement.

Je me contente de signaler et recommander ce fait, avec les commentaires qu'autorise l'exemple des Indes orientales hollandaises, aux méditions despersonnespécialmen
de questions coloniatales.

II.

Autres cultures.

Riz. — M. van der Biesen, agent consulaire de France à Samarang, a bien voulu dresser pour le Consulat, avec l'aide obligeante de M. Companjen, courtier, une statistique spéciale des importations de riz de Saïgon à Java en 1901. Voici les chiffres :

	Piculs.	Piculs.
Importé à Sourabaya :		
Janvier	31.000	
Février	194.500	
Mars	294.700	
Avril	60.600	
Mai	35.900	
Juin	78.500	
Juillet	143.300	
Août	184.800	
Septembre	32.000	
Octobre	57.500	
Novembre	140.300	
Décembre	69.900	1.278.000
Importé à Samarang :		
Janvier	»	
Février	34.400	
Mars	44.900	
Mai	54.600	
Juin	136.400	
Juillet	122.700	
Août	146.200	
Septembre	112.700	
Octobre	149.800	
Novembre	47.200	849.000
Importé à Tjilatjap :		
Juin	53.000	
Août	55.400	
Septembre	80.200	
Novembre	68.000	
Décembre	70.500	327.100

	Piculs.	Piculs.
Importé à Pasouranan :		
Juin	31.800	
Août	36.900	
Décembre.	30.300	99.000
Importé à Batavia :		
Juillet	31.500	
Août	46.800	78.300
Importé à Chéribon :		
Août	92.000	
Septembre	87.900	179.900
Importé à Tégal :		
Septembre	21.900	
Octobre.	35.000	56.900
Importé à Pékalongan :		
Septembre	27.500	27.500
Importé à Djouana :		
Août	33.700	33.700
		2.929.400

D'après la même autorité, la quantité de riz importé de Saïgon à Java, en 1902, a été de 1,845,000 piculs. Il y a donc eu là une sensible diminution, partiellement due, paraît-il, à l'augmentation des arrivages de riz birman par vapeurs chinois venant de Rangoun.

D'autre part, la Chambre de Commerce de Samarang constate, dans son dernier rapport, qu'il a été introduit à Java par cette place maritime en 1902 :

De Singapore, 356,000 piculs; de Saïgon, 274,000 piculs; de Rangoun, 50,000 piculs; de Hong-Kong, 31,000 piculs.

Mais elle ajoute qu'on ne peut pas faire, dans les provenances apparentes de Singapore, un départ exact entre le riz de Saïgon et le riz de Rangoun.

Ce qu'il y a de certain — et les prochaines statistiques officielles en apporteront la preuve — c'est que, d'une manière générale, on a beaucoup moins importé de riz à Java en 1902 qu'en 1901.

L'année 1901 avait été, à cet égard, tout à fait exceptionnelle (1).

On en jugera par cet aperçu rétrospectif, emprunté à la Chambre de Commerce de Samarang :

Quantités de riz importées dans Java-central (par Samarang, Tjilatjap, Djouana) :

En 1898 13,000 piculs; en 1899 6,000; en 1900 290,000; en 1901 2,427,000, en 1902 911,000.

(1) Les chiffres ont été donnés dans un rapport du Consulat paru au *Moniteur officiel du Commerce*.

Ce dernier chiffre de 911,000 piculs (environ 55,571 tonnes) est encore cependant bien gros, et, quand on parle de Java-central, il ne s'agit que d'un tiers de Java : si donc l'importation a été moins forte en 1902, ce qui peut s'expliquer aussi par les proportions du stock restant de l'exercice antérieur, l'insuffisance de la production n'en a pas moins été démontrée une fois de plus d'une manière très frappante, et certainement la sécheresse du second semestre de 1902, ainsi que du commencement de l'année courante, se traduira par une recrudescence des entrées de riz étranger en 1903.

Il suffira, au surplus, de rappeler que Java et Madoura renfermaient au 1er janvier 1901 (armée et marine non comprises) 28,746,638 habitants contre 25,697,701 en 1895, et que la production du riz dans une année relativement bonne, comme 1900, n'avait pas pu y être évaluée à plus de 85 millions de piculs, ou environ 5,185,000 tonnes ; en 1901, cette production était tombée brusquement à plus ou moins 77 millions de piculs (1).

C'est dans la résidence de Samarang, grande province de 925,000 hectares, avec près de 3 millions d'habitants, que ce manque d'équilibre entre la production et la consommation s'est le plus fait sentir. Il y a là surtout deux arrondissements bien connus dans l'histoire des disettes javanaises, Démak et Grobogan : la famine dont ils eurent à souffrir en 1848 fut une des causes du changement apporté bientôt après dans les tendances du gouvernement hollandais en matière coloniale, lorsque, sous la pression de l'opinion publique, il résolut d'abandonner peu à peu le système des cultures obligatoires jadis organisé par le Gouverneur général van den Bosch. Il est certain que ce système, institué en faveur de quelques cultures dites riches (sucre, café, etc.) et rendu florissant par le zèle de fonctionnaires co intéressés dans les profits du fisc, avait fait négliger, même quasi désapprendre, en divers endroits, l'industrie agricole la plus ancienne, la plus populaire et la plus indispensable de Java.

Mais la culture obligatoire a été abolie en principe ; il n'en subsiste plus que des restes condamnés à disparaître dans un temps assez court, et cependant on parle encore de disettes javanaises. L'accroissement de la population, dont très à tort les partisans du système van den Bosch avaient voulu faire honneur à celui-ci, s'est accéléré depuis l'évolution libérale et humanitaire de la seconde moitié du XIXe siècle et la multiplication des moyens d'alimentation les plus essentiels, tout en augmentant, n'a pas marché de pair avec celle des bouches à nourrir.

L'administration javanaise a tâché de son mieux pour remédier au mal ; mais ses revenus ont diminué par le fait

(1) Les statistiques de la production ne sont pas complètes, mais ces chiffres peuvent être considérés comme très approchants.

même qu'en augmentant au delà de toute juste mesure, la population s'appauvrit, achète moins, et qu'on s'en aperçoit à la décroissance des droits de consommation et de douane. Sur le budget de 1901 on n'avait pu prélever 800,000 fr. en secours de tout genre (achats de riz, de buffles et de vêtements, construction d'abris temporaires, assistance sous forme de travaux rétribués) qu'à la condition d'ajourner plusieurs ouvrages d'utilité publique. Il en aura été de même en 1902. Ce n'est donc pas sans de fort urgents motifs que le gouvernement néerlandais a décidé l'année dernière, avec l'approbation des Chambres, de faire à l'Inde néerlandaise une avance sans intérêts d'une trentaine de millions de florins à répartir en cinq annuités.

Dans l'emploi de ces fonds, les travaux de drainage et d'irrigation tiendront certainement une large place. M. le capitaine d'artillerie Bernard a publié cette année même un livre, l'*Aménagement des eaux à Java*, qui est un des résultats d'une mission d'études dans l'Inde néerlandaise, et, à plusieurs égards, très intéressant; mais cet ouvrage a le défaut de n'avoir pas été mis à jour depuis l'époque déjà un peu ancienne où l'auteur en colligeait les éléments. A le parcourir on reçoit une impression si favorable de ce qui a été fait à Java par les ingénieurs, assurément fort distingués du service des eaux, qu'il devient impossible de ne pas s'étonner ensuite du peu d'efficacité apparente de leurs travaux dans les régions où précisément ils ont donné la plus grande somme d'efforts.

Quand on y regarde de plus près, on voit que M. Bernard porte à l'actif du « Waterstaat » bien des travaux projetés ou commencés qui ne sont pas encore entrepris ou qu'il a fallu suspendre, comme par exemple, le plus important de tous, l'aménagement de la vallée de Solo.

Le Trésor y a, jusqu'en 1897, englouti environ 25 millions de fr. en pure perte, puisque le Solo vient encore de dévaster plus de 2,000 hectares; après quoi, de graves erreurs de calcul ayant été constatées et les nouveaux devis faisant prévoir une dépense totale de 75 à 80 millions, on s'est vu forcé de tout arrêter (1).

La question de l'irrigation administrative est extrêmement complexe à Java où les indigènes ont fort bien su tirer parti des ressources naturelles pour alimenter leurs rizières. Si une notable partie de l'île est parfaitement irriguée, c'est grâce à eux. Mais cela s'appelle, dans la langue des ingénieurs, avec une nuance de dédain, « les petits travaux »; or, il s'agissait de « faire grand », et de là naquit un programme d'entreprises bien au-dessus des ressources financières du pays, sans même que leur utilité fût toujours absolument certaine.

---

(1) Les premières prévisions s'élevaient seulement à 18,930,000 florins.

Une réaction s'est produite, et cela, chose à remarquer, sous les auspices d'un ancien directeur du Départemnt des Travaux publics à Batavia, M. de Meijer, rentré dans la vie privée et devenu rédacteur en chef d'une revue mensuelle à Amsterdam, l'*Indische Gids*. On démontre aujourd'hui que l'irrigation n'est pas une panacée, qu'il y a « un fanatisme d'irrigation » à éviter, surtout dans un pays assez bien arrosé en somme et par son ciel tropical et par ses cours d'eau, très différent de contrées naturellement sèches comme le Sud africain ou comme une portion de l'Algérie ; que l'irrigation toute seule peut agir à la façon de certains remèdes héroïques en procurant un regain de vitalité passagère, suivi d'épuisement, et qu'en tout cas les longs canaux d'amenée des derniers projets ont l'inconvénient de débiter une eau de plus en plus stérile à mesure qu'on s'éloigne du point de départ : or, ce n'est pas l'eau qui féconde, mais le limon fertilisateur en suspension dans l'eau (1).

Les indigènes de la résidence de Samarang vont plus loin ; ils prétendent qu'avant les endiguements faits dans l'intérêt du drainage les inondations étaient moins dangereuses, et que les épidémies sont devenues plus fréquentes depuis l'exécution des travaux d'irrigation (2). Les récoltes, chose sûre, n'y ont rien gagné, car elles ont manqué depuis trois ans, alternativement détruites par les inondations et la sécheresse dans cette contrée que M. le capitaine Bernard supposait mise à l'abri de pareils maux.

C'est donc là une matière exigeant beaucoup de prudence. Quoi qu'il en soit, il suffit de lire dans l'ouvrage de M. van Kol, lui-même ancien ingénieur et grand partisan de l'irrigation, les chapitres consacrés aux arrondissements de Démak et de Grobogan, pour comprendre que de son propre aveu, il y a sans doute autant d'avertissements à recueillir que d'exemples à chercher dans l'œuvre d'ailleurs bien intentionnée et techniquement intéressante du Waterstaat indo-néerlandais.

Cultures alimentaires diverses.

En tenant compte des doubles récoltes dans le cours d'une année on peut dire que la culture du riz occupe annuellement 2,500,000 hectares et celle d'autres plantes annuelles pour l'alimentation, 1,900,000.

Parmi ces dernières figure principalement le maïs (djagoung).

Le manioc (sampo ou singkon) est également très cultivé. Il

(1) Longueur projetée du canal de Solo : 169 kilomètres.

(2) Nombre des victimes du choléra dans la résidence de Samarang en 1901 : 21,833 ; des fièvres paludéennes, 29,709 : ensemble plus de 50,000.

existe à Java une douzaine de fabriques de cassave (farine de manioc).

La cassave ou farine tirée du manioc (manihot utilissima) est un produit recherché sur les marchés d'Amsterdam, d'Anvers, de Londres et surtout de Liverpool ; les populations indigènes de l'Inde néerlandaise consomment plutôt le manioc sous forme de racines.

Cette farine entre dans la composition des biscuits de Huntley Palmers, de Peak Frean and C°, etc., etc. Elle est employée aussi concurremment avec la fécule de pommes de terre dans la fabrication de l'amidon, mais jusqu'à présent elle n'a guère joué que le rôle d'un succédané.

Quelques boulangers de Java, notamment à Sourabaya, la mélangent avec la farine de blé, ce qui donne un pain de moins bonne couleur (et le meilleur pain fait à Java n'est certes pas un pain modèle), mais assurément moins cher à produire puisqu'ici le picul de farine de blé vaut de 10 à 15 florins et celui de cassave 5 florins.

Puis viennent les arachides et diverses sortes de haricots et doliques. Toutes ces légumineuses portent le nom commun de katjang avec des épithètes servant à les distinguer.

La pomme de terre sans devenir grosse, réussit assez bien dans les parties hautes de Java, mais les indigènes n'en usent pas.

Culture du cocotier.

Cette culture se répand de plus en plus depuis quelques années.

Le copra est devenu aujourd'hui l'objet d'une si forte demande en Europe et en Amérique qu'il faut une véritable flotte pour en approvisionner les fabricants d'huile et de savon.

Hors de Java le commerce de cette matière oléagineuse se développe notamment dans la région de Bornéo, de Célèbes et des Moluques, avec Macassar comme entrepôt. La concurrence de Macassar pour le copra, commence même à inquiéter Singapore. Exportation de Macassar durant les neuf premiers mois de 1902, 15,250 tonnes contre 9,529 tonnes en 1901.

III.

Exploitations et cultures forestières.

Toutes les forêts de Java sont propriétés du Domaine, sauf dans les résidences de Sourakarta et de Djokdjakarta, où elles appartiennent aux deux Gouvernements princiers semi-autonomes, seuls débris de l'ancienne indépendance javanaise.

Le service forestier, qui dépend du Département de l'intérieur, comporte 1 inspecteur en chef, 2 inspecteurs, avec un personnel européen de 31 gardes-forestiers, 11 gardes adjoints,

3 aspirants et un personnel indigène de 74 surveillants, 28 vérificateurs et 390 préposés à la police des bois.

On divise les forêts en deux catégories : 1° forêts de teck ou de djati, c'est-à-dire celles qui se composent entièrement ou en majeure partie de djati (*tectona grandis*) ; c'est l'essence connue sous le nom de « teck des Hindous », si précieuse en construction et en menuiserie par sa résistance aux termites ; 2° forêts de bois sauvage (*wildhoutbosschen*), qui comprennent toutes les autres essences quelconques, même précieuses, comme les arbres à caoutchouc, santalins, ébéniers, etc.

La superficie des premières est d'environ 650,000 hectares, celle des secondes de 1,200,000.

Le Gouvernement exploite lui-même quelques portions de ces forêts et traite, pour le reste, avec une centaine d'entreprises, dont moitié sont dans les mains de Chinois. Parmi les contractants figurent deux importantes sociétés anonymes européennes, la « Compagnie indo-néerlandaise d'Abatage des bois » et la « Compagnie javanaise d'Exploitation forestière ».

La production des entreprises particulières a été, d'après le rapport colonial de 1902 (en 1901) :

	Djati.	Autres essences.
Bois de charpente et de menuiserie	134.756 mètres cubes.	51 mètres cubes.
Bois à brûler	389.934 stères.	9.055 stères.

Le Trésor a réalisé durant la même année un bénéfice de 1,156,881 florins.

Les principales forêts de djati se trouvent dans le centre et dans l'est de Java. Le service forestier avait, en 1901, complanté 4,412 nouveaux hectares de cette essence et 424 hectares d'autres espèces, notamment d'arbres à caoutchouc. Parmi ces derniers, la sorte préférée est le karet (*ficus elastica*) ; il en existait 39,282 en 1897 et l'on a planté depuis lors :

En 1898, 531 pieds de ficus ; en 1899, 1,108 ; en 1900, 8,906 ; en 1901, 42,120 ; ce qui porte le nombre de ces arbres à environ 92,000.

Il faut y joindre des castilloas et des heveas, dont on a planté respectivement 754 et 858 en 1901.

La culture du manihot glaziovii, qui produit le caoutchouc dit de Ceara, est aujourd'hui abandonnée comme peu avantageuse.

Quant aux plantations d'arbres à gutta-percha (*palaquium oblongifolium*), elles ont passé, comme je l'ai dit dans mon rapport de l'année dernière, sous la direction du Jardin botanique. Cette entreprise considérable du Gouvernement est encore trop récente pour qu'on en puisse signaler le résultat.

Je mentionnerai ici un fait qui se rattache à l'industrie de la

gutta. La « Compagnie indo-néerlandaise de la Gutta-Percha », fondée en 1898 pour l'exploitation du procédé Ledeboer (utilisation des feuilles du palaquium), est entrée en liquidation le 30 mai 1903 ; les pertes constatées par le bilan de 1902 s'élevaient à 195,401 florins pour un capital placé de 195,600 florins.

Le service forestier a commencé aussi à planter le précieux arbre à santal (*santalum album*) dans la région de Probolinggo et de Bésouki, où il est indigène, mais à peu près détruit, ainsi que d'autres essences nobles comme l'acajou (*swietenia mahagoni*), le sonokling (*dalbergia lalifolia*) et le soga (*pellophorum ferrugineum*).

Hors de Java se trouvent les forêts les plus vastes, à Sumatra, Bornéo et Célèbes, par exemple ; mais là, il n'existe qu'un embryon de surveillance et les bois sont mis au pillage.

Il a été exporté des possessions dites extérieures, c'est-à-dire des îles de l'archipel autres que Java et Madoura, en 1901, — c'est le dernier chiffre actuellement connu, — les productions forestières suivantes :

Gutta-percha	29.824	piculs.
Autres sortes de guttas. . . .	101.168	—
Gomme élastique	2.610	—
Gomme d'ammar	56.307	—
Benjoin.	5.296	—
Copal.	101.367	—
Rottin	340.201	—
Cire d'abeilles.	630	—

Le tout pour une valeur de 1,100,055 florins.

IV.

Production minérale.

Etain. — L'étain produit pour le compte du Gouvernement dans les mines de l'île de Banka continue à former une des principales recettes du budget de l'Inde néerlandaise.

Ventes effectuées, en 1902, par l'entremise de la Société de commerce néerlandaise : environ 45 millions de francs pour 434,468 blocs.

A cette production s'ajoute celle des deux compagnies qui exploitent les mines de l'île Billiton et de l'île Singkep.

On sait que l'étain a bénéficié d'une très forte hausse depuis quelques années. D'après un rapport anglais le prix de la tonne avait passé de 43 liv. st. à 72, en 1898 et 1899, pour s'élever, en 1900 et 1901, jusqu'à 124 ; il a commencé à fléchir en 1902 et les pronostics sont désormais tout en faveur de la baisse (1). Ce fait

(1) Rapport de M. Cecil Pearse, inspecteur des mines dans l'État de Pérak (péninsule malaise).

s'explique par une augmentation de la demande, coïncidant avec une diminution de l'offre, durant la guerre sud-africaine qui rendit nécessaire l'emploi d'une énorme quantité d'étain en feuilles pour l'emballage des produits alimentaires destinés à l'armée anglaise ; depuis le rétablissement de la paix dans cette partie du monde, la consommation de l'étain tend à reprendre son ancien niveau.

Le rendement des mines de la presqu'île de Malacca, qui fournissent les deux tiers de l'étain du commerce, serait par contre, d'après certaines assertions, de moins en moins avantageux.

On parle même d'épuisement rapide (1). On semble avoir aussi des difficultés pour le recrutement de la main-d'œuvre, et on signale un renchérissement de l'exploitation. Ces plaintes, peut-être un peu exagérées, pourraient servir dans la pensée des intéressés à réagir contre la baisse.

Autant, sans doute, pour ces motifs que pour protéger les fonderies d'étain de Singapore contre un syndicat américain récemment formé en vue de leur susciter aux États-Unis une concurrence fortement protégée, l'administration des États malais fédérés, inspirée par le résident britannique, vient d'astreindre à un droit d'exportation de 30 dollars par picul, les minerais d'étain qui ne seraient pas destinés à être fondus dans les possessions anglaises des détroits (2).

Quoi qu'il en soit, l'Inde néerlandaise, comme contrée stannifère, a passé depuis un quart de siècle du quatrième rang au deuxième. En 1875, la production mondial de l'étain était d'environ 40,000 tonnes ainsi réparties par pays d'origine :

Australie	11.000
Établissements anglais des Détroits	10.000
Cornouailles	10.000
Inde néerlandaise	8.000
Amérique du Sud et divers	1.000

Actuellement, cette production se chiffre par 75,000 tonnes, soit :

Établissements anglais des Détroits	46.000
Inde néerlandaise	14.000
Australie	5.000
Cornouailles	5.000
Bolivie	5.000 (1)

Pétrole. — Une monographie très complète du pétrole aux Indes néerlandaises, par M. A.-V. Ragosine, a paru en articles dans un périodique russe, le *Nieftiannoïe Dielo* (Le Commerce du Naphte) et toute la presse spéciale en a publié des fragments.

---

(1) Correspondance adressée au *Times* ; édition hebdomadaire du 10 juillet 1903.

(2) Conférence tenue à Ipoh, en septembre-octobre 1901, sous la présidence de M. Treacher, résident général britannique dans les États malais fédérés.

Elle a été reproduite *in extenso* dans une revue de Londres (1), organe des intérêts anglais, russes et hollandais dont la coalition a donné naissance à un « trust ». Cette combinaison est représentée, depuis 1902, par une compagnie de distribution ayant son siège en Angleterre, l'*Asiatic Company*, ainsi nommée parce que ses lieux de production et son principal marché (pour l'huile d'éclairage) se trouvent en Asie; c'est surtout de la benzine qu'elle introduit en Europe.

Ceci est cause qu'on a pu lire dans des feuilles américaines quelques-uns de ces articles à titres et sous-titres en caractères énormes où les faits commerciaux les plus simples se dramatisent au point de paraître des événements d'une portée incalculable. Mais l'ardente imagination des journalistes yankees s'était, comme toujours, donné libre carrière en leur faisant annoncer à trop grand fracas des choses passablement inexactes en ces termes : «Rockefeller, Rothschild et les Nobel en gigantesque trust de l'huile »; « Réunion des trois intérêts monstres »; « Plus d'espoir pour les indépendants »; « Arrangement cru responsable de l'invitation russe à une conférence contre les trusts ».

Ces nouvelles ont pu sembler terribles ; toutefois, M. Rockefeller, c'est-à-dire le chef de la grande compagnie américaine « Standard Oil », n'est pas entré dans l'accord en question, qui a précisément pour but de lui faire concurrence en facilitant la vente des pétroles russes et indo-néerlandais dans l'Extrême-Orient, sous des auspices anglais.

Ce qui s'est réellement passé prouvera peut-être que le meilleur des remèdes à la prépondérance d'un trust, c'est encore un contre-trust.

Celui-ci a été fondé, on le sait, par sir Marcus Samuel, devenu lord-maire de Londres conformément aux prévisions qui avaient trouvé place dans mon dernier rapport annuel, et tout récemment nommé grand-officier de la Légion d'honneur après les belles manifestations de Paris et de Londres.

M. Ragosine, étudiant la valeur comparative des meilleures huiles d'éclairage tirées des pétroles américains, russes et indo-néerlandais, arrive aux conclusions suivantes : Dans les brûleurs ordinaires, l'huile américaine est préférable à toutes les autres, et celle de Bornéo la plus défectueuse ; mais il suffit d'employer des brûleurs perfectionnés, du type Matador, par exemple, pour égaliser ces différences : seule, l'huile de Bornéo exigerait un nouveau brûleur spécial ; celle de Sumatra vaut la russe.

Il n'existe donc aucune raison pour que les produits distribués par l' « Asiatic Company » ne rivalisent pas en Asie avec ceux de la « Standard Oil », surtout à prix moindre.

---

(1) *Petroleum-Review and Mining News.*

Le Consul des Pays-Bas en Indo-Chine, M. Luykx, a fait connaître qu'au commencement de 1901 il y avait en stock à Saïgon :

Huile américaine.	5.685.670	kilogrammes.
Huile russe.	8.466.722	—
Huile indo-néerlandaise.	612.634	—

et qu'il y a été importé durant la même année :

Huile américaine	3.663.352	kilogrammes.
Huile russe	7.759.856	—
Huile indo-néerlandaise	1.105.819	—

On prévoyait pour 1902 un nouveau progrès des pétroles russes et indo-néerlandais comparativement à ceux des Etats-Unis.

L'« Asiatic Company » eut quelques difficultés avec une compagnie hollandaise la « Dortsche Petroleum Industrie Maatschappy » qui exploite exclusivement les gisements de Java et ne travaille guère que pour le marché local ; mais cette société vient d'adhérer, elle aussi, au trust en question.

Mines d'or. — Depuis la déconfiture, en 1902, d'une des Compagnies minières autrefois les plus cotées, la « Nederlandsch-Indische », (à Célèbes) on ne parle plus guère de ces entreprises au nombre d'une cinquantaine dont une seule, « Redjang Lebong », continue à inspirer quelque confiance, comme le prouve le cours assez bien soutenu de ses actions (240 florins pour une valeur nominale de 100). Mais il n'est pas question de dividende.

Houille. — Une expédition scientifique équipée sous les auspices de la Société royale de géographie d'Amsterdam et dirigée par M. Wichmann, professeur à l'Université d'Utrecht, a été chargée par le ministre des colonies de rechercher, notamment, si les gisements de houille dont l'existence a été depuis peu signalée dans cette grande île pourraient devenir l'objet d'une exploitation avantageuse, tout au moins pour la marine de l'État.

Elle a visité au mois de février 1903 la péninsule de Béran, puis diverses îles de la baie Geelvink. Il résulte de cette exploration qu'on trouve dans le nord-ouest de la Nouvelle-Guinée de nombreuses formations de schiste carboniforme sans valeur, soit sur le continent, soit dans certaines îles voisines, comme Miofwar et Anggar Mios, mais en outre aussi de la vraie houille supérieure en qualité à toutes celles qui jusqu'à présent ont été découvertes dans l'Inde néerlandaise.

L'expédition, partie le 10 février 1903 de Doreh (siège d'un assistant-résident néerlandais, à la pointe nord-orientale de la presqu'île de Béran) sur le petit vapeur de l'Etat *Zeemeeuw*, s'arrêta d'abord à Andaï, premier village du littoral de la baie Geelvink après Doreh, puis à Sari, pour y prendre des guides et des porteurs ; le 14 février, elle débarquait à Krisnabab, en face

de l'île Amberpon, et commençait à escalader la chaîne côtière ; le 15, elle franchissait la ligne de partage des eaux ; le 16 et les jours suivant elle traversait le bassin supérieur du Yacati, plaine immense couverte de forêts vierges ; le 23, M. Wichmann, le commandant de la *Zeemeeuw*, et un guide atteignaient les bords du Wasiani, petit fleuve indépendant de ce bassin et débouchant dans le golfe Mac-Cluer, au sud de la presqu'île.

C'est dans le lit de ce torrent qu'ils ont rencontré, outre des bancs de schiste carboniforme, des fragments de charbon excellent indiquant le voisinage d'une houillère ; mais la hauteur des eaux et le manque de provisions ne leur ont pas permis de pousser plus loin leurs recherches. Toute l'expédition rebroussa chemin le 24 et regagna en cinq jours, par une autre route, le rivage de la baie Geelvink. La plupart des porteurs étaient hors de service, blessés aux pieds ou atteints de la fièvre.

Il reste donc encore à trouver l'emplacement des filons, et comme on n'a pu arriver au Wasiani, de ce côté, qu'en neuf jours de marche très pénible, toute idée d'exploitation doit être abandonnée, à moins qu'il soit possible d'aborder ces dépôts de charbon par le golfe Mac-Cluer.

La question a une certaine importance, car jusqu'ici la qualité des charbons trouvés dans l'Inde néerlandaise a toujours laissé à désirer plus ou moins. Le meilleur est celui d'Ombiline (Sumatra) objet, comme on sait, d'une exploitation très importante pour le compte du gouvernement ; mais on brûle en vingt-quatre heures environ 70 tonnes d'ombiline pour obtenir le même résultat qu'avec 52 tonnes de Cardiff, et dans les parages de la Nouvelle-Guinée, à Amboine, l'ombiline coûte plus que le Cardiff, grâce aux tarifs de la « Paketvaart », ce qui est extraordinaire.

Par suite, l'État est obligé de se rabattre sur d'autres charbons pour approvisionner ses dépôts de toute la région orientale de l'Insulinde, c'est-à-dire :

A Amboine, charbons d'Australie et du Japon ;

A Doreh (Nouvelle-Guinée septentrionale), charbon d'Australie ;

A Ilakfak (Nouvelle-Guinée occidentale), charbon d'Australie ;

A Dobo (îles Aron), à Ternate, Hausisi, Kéma Posso et Tépa (Moluques et Célèbes), charbon d'Australie ;

A Macassar (Célèbes), charbons d'Australie et de Cardiff ;

A Bandjermassine et à Kahajan (Bornéo), charbons bornéens de Téweh, de Tengaron et de Koutéi ;

A Bima (île Soumbawa), charbon de Koutéi.

V.

Produits des pêcheries.

Il y a des pêcheries d'huîtres perlières et nacrières, ainsi que de biche de mer, un peu partout dans l'Inde néerlandaise : sur quelques points des côtes de Java et de Bali, dans les mers de Bornéo et de Célèbes, à Amboine et dans les Moluques du Sud, mais surtout dans les Moluques septentrionales (résidence de Ternate), tout au long du littoral Est et Sud de Halmaheira, parmi les îles voisines et dans les eaux de la Nouvelle-Guinée hollandaise.

Ces mers chaudes, le plus souvent calmes, coupées de nombreux archipels et semées de bancs propices à la reproduction des mollusques testacés ou autres, ainsi que des plantes aquatiques, ont, comme on sait, une faune et une flore excessivement riches ; la baie d'Amboine, immense aquarium aux eaux transparentes, est célèbre par la beauté de ses jardins sous-marins. De Ternate seulement on exporte chaque année plus de 300 tonnes de coquilles nacrières, valant de 1,900 fr. à 3,500 fr. la tonne, pour le marché de Paris, qui est le plus grand consommateur de cet article.

Les coquillages de toute sorte pêchés dans l'Inde néerlandaise, y compris l'écaille de tortue, représentent une valeur annuelle d'environ 2,500,000 fr. On peut évaluer à 1,500,000 fr. celle des exportations d'holothuries comestibles (tripang, biche de mer) pour la Chine. Cette double pêche occupe 25,000 individus. Sentant toute l'importance d'une telle industrie, qui lui rapporte d'ailleurs quelques droits de fermage, et incité par l'exemple de Ceylan, où l'on a soin de remédier par un élevage bien compris à l'épuisement progressif des bancs, l'administration indo-néerlandaise a chargé le chef de la 10e section du Jardin botanique de Buitenzorg (zoologie agricole) d'études spéciales sur l'huître perlière ainsi que sur les différentes sortes de tripang.

En outre, par une ordonnance entrée en vigueur le 1er mai 1902, elle a réglementé l'exploitation des pêcheries de façon à être tout au moins légalement armée contre les empiètements de pêcheurs étrangers, surtout Australiens, qui depuis quelques années lui créent de sérieux ennuis. Les indigènes conservent un droit de pêche exclusif dans les profondeurs au-dessous de cinq brasses ; ailleurs et jusqu'à la limite des eaux territoriales (3 milles marins), le gouvernement peut affermer ; au-delà, c'est la zône internationale, la mer libre.

Un joaillier américain écrivant à un journal des États-Unis s'est étonné en 1902, de la rareté soudaine des perles d'Orient ; il était fort à même, disait-il, de remarquer cette diminution du stock et il se l'expliquait seulement par un appauvrissement

général des mers du globe (1). Par les mots : perles d'Orient, il n'entendait pas seulement celles du Golfe persique et de Ceylan, mais aussi celles d'Australie qui proviennent du détroit de Torrès, par conséquent aussi celles des Moluques et des iles de la Sonde. Ce spécialiste constatait une hausse de 30 à 50 0/0 sur le prix des perles avec le regret de n'en pouvoir pas profiter. « Si j'avais en ce moment, disait-il, pour 50,000 dollars de « perles d'Orient, je les vendrais comme des pâtés chauds à un « homme affamé. »

Il est probable que l'auteur de cette hausse a été le gouvernement fédéral australien, car la loi qu'il a fait voter, défendant d'introduire en Australie des gens de couleur comme ouvriers, a rendu bien difficile l'exploitation des pêcheries de perles qui était une des principales industries du nord de l'État de Queensland. On sait que le nouvel établissement des Hollandais sur la côte méridionale de la Nouvelle-Guinée, Méranke, a paru appelé à profiter de cette circonstance (2).

VI.

Elevage.

A mesure que la population de Java augmente, il lui faut plus de terrains à mettre en culture : les champs s'étendent aux dépens des pâturages et le cheptel est loin de multiplier comme les hommes. Il diminue même proportionnellement au nombre des hommes. Dans un article très remarqué de l'*Indische Gids* sur l'appauvrissement des Javanais, M. Schmalhausen, du corps des Assistants-Résidents, a rappelé ce fait et constaté en même temps que le bétail dégénérait (3).

Le nombre des animaux recensés sous le nom de bétail (bêtes à cornes et chevaux) a été, d'après M. Schmalhausen :

Période de 1859 à 1868 : 294 par 1,000 indigènes.

En 1886 : 238 par 1,000 indigènes.
1895 : 231 —

On a voulu épiloguer sur ces chiffres : mais le dernier recensement quinquennal de Java, dont les résultats ont été publiés depuis l'article en question, accuse au 1er janvier 1901 un total de 5,509,000 animaux des espèces bovine et chevaline pour 28,386,000 indigènes en nombres ronds, ce qui ne donne plus que 194 têtes de bétail et une légère fraction pour 1,000 âmes.

En ce qui concerne l'espèce bovine, les buffles prédominent dans l'ouest de Java, où l'on trouve assez peu de bœufs et de vaches ; dans le centre, les deux éléments se balancent à peu près ; dans l'est, les bœufs et vaches l'emportent, et c'est aussi la région la plus riche en bestiaux. L'île de Madoura, considérée comme

(1) *Sunday Record Herald*, de Chicago, 6 juillet 1902.
(2) *Moniteur Officiel du Commerce*, juin 1902.
(3) Août 1902.

faisant partie de Java, tient la tête. L'île voisine, Bali, est un autre grand centre d'élevage : rien que de son port de Singaradja il a été exporté, en 1901, plus de 19,000 bœufs. Comme l'importation du bétail étranger, d'origine asiatique ou africaine, est interdite à Java, les boucheries des grandes villes de l'ouest et du centre tirent la viande sur pied principalement de Madoura et de Bali. Total des bêtes à cornes en 1901 : 5,090,840.

Ce chiffre, malgré tout, dépasse encore celui de 1886, qui était de 4,631,340. La diminution signalée par M. Schmalhausen n'est ici que relative. Mais, pour les chevaux, elle est absolue : 418,400 contre 517,854. On produit moins de chevaux, ce qui peut s'expliquer par le développement des voies ferrées.

La race chevaline à Java est minuscule ; on y a cependant créé dans la résidence de Préang, un échantillon plus fort.

Le Gouvernement fait trois choses pour favoriser l'élevage : il a introduit dans cette province de Préang des étalons dont il possède actuellement une trentaine et qui sont disséminés chez des particuliers ; il encourage des expositions de chevaux de concert avec une association privée, en accordant des primes ; enfin, il contribue à l'organisation des courses. Il n'y a pas de haras de l'État.

Le service de la remonte s'est plaint, en ces derniers temps, du peu de résultats qu'on obtenait ainsi. Il demande des chevaux n'ayant pas une hauteur moindre de 1 m. 35, ce qui est un desideratum difficile à satisfaire avec des juments de 1 m. 30 et des étalons de 1 m. 32 au maximum. Comme le nombre total des chevaux de l'armée néerlandaise est de 1,265, ce qui suppose une remonte annuelle de seulement 150 à 200 sujets, les éleveurs n'ont pas intérêt à prendre beaucoup de peine pour produire spécialement un cheval de troupe et par suite on se propose d'adjoindre un haras militaire au nouveau dépôt de remonte de Padalarang.

Les opinions varient encore, du reste, sur divers points. On a paru plutôt désireux, jusqu'ici, de régénérer à l'aide de races indigènes autres que celles de Java, principalement celle de l'île Soumba ou Sandelhaut, renommée de longue date ; mais les Sandelhouts eux-mêmes atteignent rarement à la taille voulue et ces charmants animaux sont d'un naturel trop nerveux pour l'armée, ils ne sont même pas toujours à recommander comme chevaux de voiture.

En 1902, l'autorité militaire a fait acheter à Sydney environ 80 doubles ponies australiens de 1 m. 35 à 1 m. 40, au prix de 400 florins par tête, franco Batavia, et dans les établissements des détroits, une quarantaine de chevaux de la même sorte destinés au corps d'occupation d'Atjeh, ceux-ci contre un prix moyen de 500 florins, franco Oulé-Lhené.

DEUXIÈME PARTIE.

I.

Voies ferrées.

Il y a deux sortes de voies ferrées dans l'Inde néerlandaise : les chemins de fer proprement dits et ceux qu'on appelle des tramways à vapeur. Le nom de « chemins de fer économiques » conviendrait mieux à ceux-ci, car, sauf une petite ligne purement urbaine (à Batavia) ce sont de véritables chemins de fer d'intérêt local, transportant aussi bien des marchandises que des passagers, et dont plusieurs ont des parcours considérables, dépassant, par exemple, 350 kilomètres. Ce qui différencie les deux sortes de lignes n'est pas une largeur de voie plus ou moins grande : en effet, tous les chemins de fer, à l'exception d'un seul, ainsi que tous les tramways à vapeur, excepté deux, mesurent 1 m. 067 entre les rails et sont, par conséquent, des lignes à voie étroite (1).

Ce n'est pas non plus d'être à voie double ou unique, attendu que les uns et les autres n'ont qu'une ligne de rails, si ce n'est justement le petit tram de Batavia : mais les tramways à vapeur peuvent être établis sur routes ; leur matériel de traction est de dimensions inférieures, leurs installations sont plus simples et ils marchent encore plus lentement. L'express le plus rapide de Java, entre Weltewden et Buitenzorg, met 1 h. 10 m pour franchir une distance de 49 kilomètres, avec deux arrêts de garage qui en fait, sinon réglementairement, absorbent bien les 10 minutes de marge. C'est donc à peu près du 50 kilomètres à l'heure et il y a une petite section de ce parcours où l'on fait effectivement un peu davantage, à la descente. Voilà le maximum de vitesse des chemins de fer ; il est de 20 pour les tramways à vapeur.

Pas plus sur les premières que sur les secondes de ces lignes il n'existe un service de nuit.

En somme le réseau comporte deux types de chemins de fer économiques dont un plus économique encore.

Le kilomètre de chemin de fer proprement dit a coûté, l'un dans l'autre, sur les lignes de l'État :

Lignes de Java-Est (816 kilom.), 72,103 florins ; lignes de Java-Ouest (841 kilom.), 83,422 ; ligne de Sumatra-Ouest (210 kilomètres), 97,090.

Et il rapporte en tant pour cent du capital employé (2) :

---

(1) Le chemin de fer de Samarang à Djokdja (205 kilomètres) et le tramway à vapeur de Djokdja à Brossot (28 kilomètres) qui appartiennent à la même Compagnie, ont 1 m. 435 d'écartement ; le tramway à vapeur de Batavia, 1 m. 188.

(2) Résultats nets de l'exploitation en 1901.

Lignes de Java-Est 5.94 ; lignes de Java-Ouest 2.44 ; ligne de Sumatra-Ouest 2.68.

Sur les lignes des Compagnies il a coûté :

Ligne de Samarang à Djokdja 97,379 florins (205 kilom. ; voie de 1 m. 435) ; ligne de Batavia à Buitenzorg 69,146 (56 kilom.) ; ligne de Sumatra-Est 75,569 (103 kilom.).

Et il rapporte :

Ligne de Samarang-Djokdja 9.29 0/0 ; ligne de Batavia à Buitenzorg 13.57 ; ligne de Sumatra-Est 9.17.

Quant aux tramways à vapeur, qui sont tous dûs à l'initiative privée, excepté un dont je parlerai séparément, voici des chiffres :

Coût et rapport moyens du kilomètre sur les tramways à vapeur :

	Coût.	Rapport.
	—	—
	Florins.	0/0.
Ligne de Goundih à Sourabaya (107 kilom.)	81.711	0.80
— urbaine de Batavia (voie de 1 m. 188) . . .	68.826	10.06
— de Djokdja à Maguélang (47 kilom.)	50.358	5.33
— de Pasourouan à Békasi (41 kilom.)	45.381	1.05
— de Singosari à Dampit (79 kilom.)	37 096	0.97
— de Java-Est (80 kilom.)	31.933	4.64
— de Probolinggo à Païton (45 kilom.)	31.033	1.70
— de Maos à Bandjarnégara (91 kilom.). . . .	30.973	5.93
— de Samarang à Chéribon (355 kilom.) . . .	29.155	7.17
— de Modjokerto à Torrong (80 kilom.)	27.879	déficit.
— de Samarang à Djouana (351 kilom.). . . .	25.816	6.40
— de Kamal à Kalianget (208 kilom.).	25.216	déficit.
— de Djokdjà à Brossot (24 kilom.)	23.435	10 86
— de Djombang à Kédiri (127 kilom.).	20.206	3.54
— de Djombang à Bloulouk (42 kilom.)	»	2.09

En 1902 l'exploitation a été moins avantageuse sur la plupart des lignes, du moins à Java.

Malgré le prix de revient relativement peu élevé du kilomètre, deux lignes de tramways, on le voit, travaillent à perte et quelques autres ont un assez médiocre revenu. Parmi les chemins de fer de l'Etat, plusieurs sont peu productifs. Par ces raisons on commence à penser que le réseau de Java est maintenant assez complet tel quel.

La longueur totale des chemins de fer en exploitation à Java et à Sumatra était en 1901, de 2,233 kilomètres ; celle des tramways à vapeurs (y compris Sumatra) de 1,204 kilomètres.

On a ouvert au trafic en 1902, les nouvelles lignes suivantes :

1° Le réseau de l'Etat Java-Est a été prolongé jusqu'à l'extrémité orientale de l'île par une ligne de 87 kilomètres

partant de la station de Kalisat pour aboutir à Bandjouwangui, sur le détroit de Bali ;

2° Le réseau de l'Etat Java-Ouest s'est augmenté d'une importante section de la future ligne la plus courte de Batavia à Bandong, laquelle, en comblant une solution de continuité, dotera l'Etat d'une voie ferrée ininterrompue depuis l'extrême pointe Ouest jusqu'à l'extrême pointe Est de Java. Actuellement, pour aller d'Anjer-Kidaul, sur le détroit de la Sonde, à Bandjouwangui, sur le détroit de Bali, on roule sur un chemin de fer de l'Etat jusqu'à Batavia, puis sur celui de la Compagnie indo-néerlandaise jusqu'à Buitenzorg et là, on retrouve celui de l'Etat qu'on ne quitte plus. Le réseau du gouvernement est donc coupé par le milieu. Pour remplir ce vide il fallait une ligne directe de Batavia à Bandong, ou à un point situé près de Bandong (Padalarang) *via* Rrawang et Pourwakarta (160 kilomètres). C'est celle qui, déjà construite de Batavia à Krawang, a été, en 1902, poussée de Krawang jusqu'à Pourwakarta. La dernière section, de Pourwakarta à Padalarang. sera prochainement achevée, elle a rendu nécessaire le percement d'un tunnel de 946 mètres, à Saksasaat, inauguré le 27 juin 1903.

Un tramway à vapeur intéressant et au point de vue économique et au point de vue militaire, est celui de l'Etat dans la partie nord de Sumatra (Atjeh).

L'ancien sultanat d'Atjeh proprement dit (chef-lieu : Kota-Radja), aujourd'hui arrondissement de Grand-Atjeh, c'est en somme la vallée du fleuve Atjeh avec celles de ses tributaires, long bassin débouchant à la pointe nord de Sumatra et entouré de chaînes dont les versants descendent, d'un côté, au détroit de Malacca, de l'autre, à l'océan Indien. Après une interminable série d'hostilités commencées par les Hollandais en 1872, ce petit pays a été à peu près pacifié militairement depuis quelques années, sauf dans la région de Pédir (haute vallée du Seulimeum et montagnes environnantes). Un chemin de fer du type des tramways à vapeur, long d'une quarantaine de kilomètres, a pu être construit de Kota-Radja et de son port Oulé-Lhené jusqu'à Seulimeum, en remontant la vallée du fleuve Atjeh.

Puis, il y a les dépendances de l'ancien sultanat, tout le hinterland montagneux avec un double littoral fort étendu, en sorte que cet ensemble constitue une très vaste région (53,130 kilomètres carrés) en grande partie très difficile à pénétrer, montagneuse, boisée, et c'est là qu'on se bat encore, même à proximité des côtes.

Pour développer ou ranimer le commerce et en même temps pour faciliter les mouvements de troupes, on a entrepris la construction d'une voie ferrée tout au long des rives nord de ces dépendances, du port de Lho Seumawé à celui de Sigli; ensuite, il ne s'agira plus que de relier ce chemin de fer à celu de Grand-Atjeh en franchissant la haute chaîne qui se dresse lentre Sigli et Seulimeum, puis enfin de prolonger la ligne, à 'autre extrémité, jusqu'aux ports d'Idi, de Bayan et de Langsar.

Une telle ligne couvrirait à vol d'oiseau, de Langsar à Oulé-Lhené, une distance d'environ 375 kilomètres.

On a commencé ce travail en attaquant, par les deux bouts, la section de Sigli à Lho-Seumawé. Un premier tronçon, de Sigli à Meurendon, est en exploitation depuis le 20 novembre 1901; un deuxième de Meurendon à Samalanga a été ouvert au trafic le 1er mai 1902. Celui de Lho-Seumawé à Manei, marchant à la rencontre de l'autre, a probablement été inauguré depuis lors. Quant à la section si importante de raccord entre la ligne côtière et celle de Grand-Atjeh, les études en ont été achevées.

Il faut dire que cette entreprise rencontre de grands obstacles à cause de l'état toujours troublé du pays. Les enlèvements de rails sont fréquents sur les parties neuves ou en construction et les trains ne peuvent voyager que sous escorte.

Sur la section relativement ancienne de Kota-Radja à Senlimeum (Grand-Atjeh) les résultats financiers de l'exploitation n'ont pas été brillants jusqu'à ce jour. Mouvement des passagers en 1901 : 965,645 ; des marchandises : 54,178 tonnes ; recettes : 134,920 florins ; dépenses : 259,061 : déficit 124,141 florins. Dans la clientèle de cette ligne l'administration civile et militaire, y compris la direction du chemin de fer lui-même, figure pour 32,6.0 tonnes de marchandises transportées et le commerce seulement pour 21,508 tonnes. L'exploitation d'une ligne annexe (Kota-Radja à Lambaro) a été suspendue en 1902 faute de trafic.

C'est une question de savoir si les nouvelles sections déjà construites ou à construire se comporteront mieux au point de vue du rendement ; bref, il n'y avait que le gouvernement qui pût se charger de cette entreprise dont l'intérêt semble avant tout stratégique et politique.

En demandant aux Chambres d'inscrire dans le budget de 1903 un crédit destiné à permettre la mise en train immédiate des travaux entre Seulimeum et Sigli, c'est le chaînon manquant pour relier les deux portions existantes de la future ligne — le ministre des colonies n'a pas caché que dans sa pensée une partie de l'avance sans intérêt de 30 millions de florins que le gouvernement métropolitain a décidé de faire à l'Inde néerlandaise devra être affectée à l'achèvement de ce chemin de fer ; mais, comme il a été entendu que l'emploi desdits fonds serait réglé par un plan d'ensemble et comme ce programme n'était pas encore arrêté, M. Idenburg a insisté pour obtenir de suite les premières sommes indispensables.

II.

Navigation.

Le Consulat a été amené par des circonstances particulières à faire établir une statistique détaillée des navires entrés dans les principaux ports des Indes néerlandaises ou sortis de ces

ports pendant une période de cinq ans (de 1897 à 1901). On en condensera ci-dessous une partie en se bornant à neuf ports principaux, avec rappel des chiffres de 1901. Ces ports sont rangés par ordre d'activité. Quelques autres plus ou moins importants pourraient figurer sur la liste, après Samarang et avant Bandjermassine, par exemple : Tjilatjap, Chéribon et Tégal (Java), Palembang et Idi (Sumatra), Riouw (archipel de Riouw et Lingga) ; mais on a cru suffisant de s'en tenir à trois ports de Java, trois de Sumatra, un de Célèbes et deux de Bornéo (1).

Mouvement total des entrées et des sorties dans divers ports de l'Inde néerlandaise, durant la période quinquennale 1897-1901.

(En milliers de mètres cubes.)

Ports.	Intercourse.	Cabotage.	Totaux.
Batavia (Java)	7.941	5.059	13.000
Sourabaya (Java)	5.991	5.058	11.049
Padang (Sumatra)	5.602	1.413	7.015
Macassar (Célèbes)	884	5.522	6.406
Bélawan-Déli (Sumatra)	3.997	1.301	5.296
Oulé-Lhené (Sumatra)	3.103	1.771	4.874
Samarang (Java)	3.758	200	3.958
Bandjer-Massine (Bornéo)	726	1.268	1.994
Pontianak (Bornéo)	820	270	1.090

Mouvement total des entrées et des sorties dans divers ports de l'Inde néerlandaise, pendant l'année 1901.

(En milliers de mètres cubes.)

Ports	Intercourse.	Cabotage	Totaux.
Batavia	1.657	855	2.512
Sourabaya	1.223	1.094	2.317
Padang	1.376	195	1.571
Macassar	230	1.232	1.462
Belawan-Déli	814	314	1.128
Oulé-Lhené	608	357	965
Samarang	854	51	905
Bandjer-Massine	141	246	387
Pontianak	187	78	265

(1) Il a été publié dans l' « Almanach Hachette » de 1902 un tableau des cent premiers ports du monde figurés par des carrés proportionnels avec indication, en milliers de tonneaux, du mouvement total de chacun d'eux — entrées et sorties — durant l'année 1899. Une note jointe à cette statistique disait que les renseignements avaient fait défaut pour divers ports, entre autres Batavia (voir le tableau, où le tonnage est, du reste, exprimé non en milliers de tonneaux, mais en milliers de mètres cubes).

On parle depuis bien longtemps, et on a beaucoup reparlé en 1902, des travaux nécessaires pour l'amélioration du port de Sourabaya. Cette place maritime ne le cède guère à Batavia comme mouvement commercial, ainsi qu'il appert des chiffres donnés plus haut. C'est d'ailleurs le grand port militaire de l'Inde néerlandaise ; là se trouve l'arsenal avec ses formes de radoub, dont une de 5,000 tonnes (1). Mais, pour ces travaux comme pour l'achèvement du plan général d'irrigation et comme pour celui du chemin de fer d'Atjeh, les ressources ordinaires du budget seraient insuffisantes ; encore un chapitre de dépenses qui pourra figurer dans la répartition des sommes promises par la métropole à titre d'avance ne portant pas intérêt et amortissable quand faire se pourra.

Il y aurait d'abord à creuser un bassin pour les navires marchands et à le relier par une voie ferrée au terminus actuel du réseau, comme on l'a fait en dotant Batavia du port de Tandjonk-Priok. Sourabaya possède seulement un bassin, qui est celui de l'établissement de la marine ; les opérations commerciales s'effectuent sur rade.

Il y aurait ensuite et surtout, peut-être même auparavant, à exécuter des travaux plus ou moins coûteux suivant qu'on se proposerait d'approfondir l'accès de cette rade ou, simplement, d'y maintenir les profondeurs actuelles dont la diminution a été constatée.

Admirablement sise à l'entrée méridionale du Trechter (Entonnoir), détroit qui sépare l'île de Java de celle de Madoura et qui est large tout au plus, dans cette partie, de cinq à six kilomètres, Sourabaya, comme rade, a un véritable Bosphore on ne peut mieux protégé par les terres environnantes. Mais les deux passes à franchir pour y arriver, le Westgat ou chenal de l'Ouest (route des mers de Java et de Chine), et l'Ostgat, chenal de l'Est (route des petites îles de la Sonde, des Moluques et d'Australie), tendent à s'obstruer, le premier du moins assez sensiblement.

D'après une des nombreuses théories émises il devait suffire, pour sauvegarder le Westgat, de rejeter hors du détroit le fleuve Solo qui avait son embouchure à même le Trechter quinze kilomètres environ au-dessus de Sourabaya. Tout le mal venait, disait-on, des apports de ce fleuve et le Solo en train de barrer par un delta le chemin des navigateurs aurait depuis longtemps créé un nouvel isthme sans le fort courant de marée qui deux fois par jour balaie le détroit à l'instar d'une écluse de chasse.

Cette opinion régnait encore sans conteste lorsqu'il y a une vingtaine d'années on ferma l'embouchure naturelle du Solo pour diriger son cours vers le Nord par une coupure rectiligne aboutissant à l'ouest de l'entrée septentrionale du Trechter

(1) Le dock flottant de Batavia, qui appartient à une société privée, n'a qu'une capacité de 2,000 tonnes.

entre le promontoire de l'ancien fort Erfprins et la pointe d'Oudjong-Pangka, côté de Java (1). En même temps on crut devoir rétrécir la porte nord du détroit pour augmenter l'action du courant dans la passe et à cet effet on construisit une digue partant de la pointe opposée à Oudjong-Pangka, Oudjong-Piring, côté de Madoura, pour venir se terminer au récif de Djamanan.

La conséquence en fut que le Solo envasa rapidement le petit golfe dans lequel on l'avait jeté, car là, le courant de marée se faisait assez peu sentir, mais des sondages, opérés en 1900, démontrèrent que ce courant au lieu de concentrer tout son effort sur la passe existante pour la maintenir libre comme on l'avait espéré se divisait et qu'il formait peu à peu une nouvelle fosse à travers les nouveaux bancs du Solo. Puis, on remarqua que les fonds du Westgat s'exhaussaient légèrement par suite de cette dispersion de force : au lieu d'un goulet on allait en avoir deux qui seraient peut-être insuffisants l'un et l'autre (2).

Exhaussement aussi dans l'Ostgat, sans doute sous l'influence des apports du Brantas, le second grand fleuve de Java, dont une branche débouche à Sourabaya même et l'autre plus au Sud.

On put alors soutenir que de contrarier la nature avait peut-être compromis l'œuvre des siècles et que, loin d'ensabler le détroit du temps où il y tombait, le Solo, par son courant joint au courant de marée, avait pu contribuer à en nettoyer les passes. De là cette nouvelle théorie en contradiction absolue avec l'autre il faut, au plus vite, ramener le Solo dans son ancien lit. C'est celle de M. de Meyier, ancien directeur du département des Travaux publics à Batavia.

D'autres ingénieurs persistent au contraire dans la première idée ; ils voudraient seulement reporter l'embouchure du Solo à quarante kilomètres en arrière, dans l'Ouest, par une nouvelle coupure de Wringin-Anom à Sidayou-Lawas, et resserrer encore d'avantage l'entrée du Westgat en prolongeant de 5 kilomètres la digue de Djamanan, au devant de laquelle en irait une autre, de 17 kilomètres, qui partirait de l'ancien fort Erfprins.

Une troisième opinion, c'est qu'il vaudrait mieux, provisoirement, ne rien faire et voir si le nouveau pertuis en voie de formation spontanée dans le Westgat ne serait pas en définitive celui qu'on pourrait utiliser dans quelque temps avec le plus d'avantages : lettre de change à tirer sur la nature après protestation de celle qu'on avait tirée sur la science.

---

(1) Voir la carte n° 84, d'Élisée Reclus, tome XIV.

(2) Tous ces faits et les divers remèdes proposés ont été l'objet de longues discussions dans les séances de l'Institut royal des ingénieurs à La Haye, notamment au mois de novembre 1901, les 10 juin, 13 et 21 novembre 1902 et le 11 février 1903. Il y a aussi sur ce sujet une brochure parue au Helder chez C. de Boer: « Les passes de Sourabaya », par H.-D. Guyox, contre-amiral en retraite.

Cette question a d'étroits rapports avec les travaux de la vallée du Solo, qu'on a été obligé d'interrompre faute d'argent et qui avaient un double but : reculer vers l'Ouest l'embouchure factice du Solo tout en irriguant une aire de 156,000 hectares.

Cela seul entraînerait une dépense d'au moins 120 à 140 millions de francs.

Si maintenant on renonçait à obtenir des fonds constants de 8 mètres qui permettraient aux plus grands navires admissibles dans le canal de Suez de pratiquer le Westgat, une soixantaine de millions de francs serait encore nécessaires pour maintenir les profondeurs actuelles de 6 mètres (1). Enfin la création d'un port commercial coûterait une quarantaine de millions.

Par décret du 28 avril 1903, le Gouverneur général a institué une commission pour l'étude de ces matières.

Un autre port très mis en vue depuis un an est celui de Sabang.

La plus grande des six ou sept îles qui forment comme un groupe de sentinelles avancées à l'extrémité nord-ouest de Sumatra sur la route des navires venant de Ceylan et de Suez pour entrer dans le détroit de Malacca, ou allant en sens inverse, Poulo-Weh, possède une baie profonde et sûre, ouverte au Nord sur le large. C'est la baie de Sabang. Depuis plusieurs années déjà, la « Société du Port maritime et de la station de charbon de Sabang », émanation de la grande « Société de commerce néerlandaise », cette demi-héritière de la « Compagnie des Indes », y a créé des installations qui lui ont coûté plus de 2 millions de francs. Mais les bâtiments marchands n'avaient aucune raison de visiter ce hâvre sans commerce, sauf en cas de relâche forcée, ni les vapeurs de s'y arrêter pour faire du charbon plutôt qu'à Singapore, où la houille est plus abondante et moins chère. Sabang n'était guère fréquenté, de temps à autre, que par les bâtiments de guerre de quelques nations : les Russes semblaient y aller de parti-pris ; nous aussi, à un certain moment ; d'autres y touchaient plutôt par curiosité. Il y existe un dock flottant de la marine néerlandaise, d'assez petites dimensions (3,000 tonnes) et, outre le dépôt de charbons de la Société, un dépôt de l'Etat.

Ce port est maintenant appelé à un certain développement économique, car, depuis le mois de septembre 1903, les paquebots hollandais de la Compagnie « Nederland », qui desservent une ligne postale bihebdomadaire d'Amsterdam à Java par Gênes, doivent y faire escale régulièrement. Ce sont les mêmes bateaux qui jusqu'ici venaient directement de Suez à Padang côte sud-ouest de Sumatra) et de là se rendaient à Batavia par le détroit de la Sonde. Ils iront désormais de Suez à Sabang, puis à Batavia par le détroit de Malacca, en touchant Singapore.

---

(1) Opinion de M. van der Stok, ancien directeur de l'Observation magnétique et météorologique de Batavia.

La création de cette escale est une idée favorite du général van Heutsz (1), Gouverneur civil et militaire d'Atjeh et dépendances, qui commande dans le nord de Sumatra depuis 1898. C'est donc celle d'un homme auquel ses compatriotes décernent volontiers le titre enviable de Pacificateur d'Atjeh. Enviable, car la guerre d'Atjeh est la deuxième guerre de Trente Ans dont l'histoire fasse mention, et elle commence même à dépasser en durée la première. Pacificateur, le mot semble encore un tant soit peu prématuré pour l'instant. Il ne se passe pas, en effet, de semaine sans qu'on signale des mouvements de colonnes et des rencontres, sinon précisément dans la province de Grand-Atjeh devenue à peu près tranquille, du moins dans les dépendances. Mais il faut reconnaître que la soumission de cette province de Grand-Atjeh, autrefois la plus troublée, noyau de l'ancien sultanat, que l'impuissance croissante de l'ennemi, refoulé dans les montagnes de l'intérieur, coupé du littoral et mis dans l'impossibilité de se ravitailler en armes et en munitions, que le découragement même dont une preuve récente a été la reddition du Sultan nominal, chef d'ailleurs secondaire, en réalité, sont des succès déjà considérables. A cette œuvre du général van Heutsz se rattachent par un lien étroit, d'une part, la construction des voies ferrées dont il a été question plus haut, de l'autre, l'entrée de Sabang dans un service régulier de communications directes, postales et commerciales, avec l'Europe.

Quant à l'importance du trafic destiné à passer par ce port, il n'y a pas d'illusions permises. Une portion plus ou moins grande de la récolte de tabac de Déli pourra passer par Sabang ; Atjeh même et ses dépendances, dont l'exportation principale est celle du poivre, fourniront peu de chose. J'ai montré ailleurs les piètres résultats de l'exploitation du chemin de fer Grand-Atjeh. Il y a, du reste, un fait qui domine la question. Toute la zone où les armes néerlandaises ont établi, sur des bases plus ou moins solides, la suprématie des Pays-Bas, est actuellement dépeuplée, et il faudra beaucoup de temps pour y ramener les fugitifs, ainsi que pour remplacer les morts.

Rien de plus frappant, à ce sujet, que les chiffres du dernier recensement, arrêté au 1er janvier 1901.

En 1896, on dénombrait dans le gouvernement d'Atjeh dépendances, par approximation, 527,042 habitants (2).

En 1901, dans les mêmes limites, on n'en comptait plus que 104,451.

Cela donne une idée juste des effets de cette guerre ; non pas que les quatre cinquièmes de la population aient pu être massacrés en cinq ans, mais ces quatre cinquièmes ont certainement

---

(1) Ce nom se prononce comme l'allemand Heutz.

(2) Non compris, il est vrai, les circonscriptions de Pédir, Lho Seumaweh, Poulo Radja, Meulaboh et Tapa Touan, ni le vaste pays des Gayons. Voir le dernier « Rapport Colonial ».

disparu ; les gens qui n'ont pas été tués, et c'est évidemment de beaucoup le plus grand nombre, ont émigré.

Qu'en conclure ?

La politique de la Hollande, dans l'ex-sultanat d'Atjeh, a varié plusieurs fois. Tour à tour, on a essayé de l'offensive, de la concentration derrière une ligne fortifiée, de l'entente cordiale avec des auxiliaires influents. Après la défection du plus prestigieux de ces alliés, Toukou Omar, en 1896, on est revenu à l'offensive, et cette nouvelle phase, aux péripéties de laquelle a présidé le général van Heutsz, continue ; elle approche peut-être de sa fin.

Conclure, c'est dire que le temps n'est pas encore venu de prévoir un grand essor économique pour la région d'Atjeh ni, par conséquent, un grand essor commercial pour le port de Sabang.

La Compagnie de navigation « Nederland », qui vient de modifier ainsi son itinéraire, a prospéré en 1902. Le profit net s'est élevé à 1,049,962 florins, ce qui a permis de distribuer aux actionnaires un dividende de 8 3/4 0/0 pour un capital versé de 9,333,000 florins (au lieu de 7 1/2 0/0 l'année précédente).

La durée moyenne des traversées de Gênes à Batavia a été de 24 jours 4 heures et celle de la traversée la plus courte 21 jours 18 heures ; en sens inverse, moyenne : 23 jours 1 heure ; traversée la plus courte : 20 jours 22 heures.

Dans son contrat de 1892 la Compagnie s'engageait seulement à fournir des traversées de 27 à 28 jours dans la direction Gênes-Batavia et de 28 à 29 jours dans le sens Batavia-Gênes, le tout moyennant une garantie postale de 2,400 florins par voyage. Mais elle devait, dans l'espace de cinq ans, se mettre en mesure de réduire ses voyages de 48 heures, contre élévation de la garantie à 4,000 florins, ce qui fut fait. Actuellement une nouvelle réduction de 48 heures est stipulée, avec garantie de 5,600 florins par voyage, en sorte que les traversées prévues sont de 23 et 24 jours à l'aller, de 24 et 25 jours au retour. Avec ses nouveaux bateaux, comme l' « Oranje », la Compagnie peut donner ces vitesses. Un supplément de 1,850 florins est accordé en compensation du détour résultant de l'escale à Sabang.

La Compagnie « Rotterdamsche Lloyd », paquebots de Rotterdam à Batavia, par Marseille, continuera de desservir Padang, où les bateaux de la « Nederland » n'iront plus.

La Compagnie dite par abréviation « Paketvaart » qui fait le cabotage de l'Inde néerlandaise et qui est fortement subventionnée, a distribué un dividende de 8 0/0.

La nouvelle Compagnie de navigation entre Java, la Chine et le Japon, sous pavillon néerlandais, créée l'année dernière, commencera son service en septembre 1903.

La réapparition de voiliers français dans les ports de Java,

où l'on n'en voyait plus guère depuis longtemps, est un fait que j'ai déjà signalé pour 1901 et que je dois encore mentionner pour 1902.

III.

COMMERCE FRANÇAIS ET INDUSTRIE FRANÇAISE.

Voici, en ce qui concerne les produits autres que les denrées coloniales de consommation, ceux de l'exportation directe, mis en regard des exportations pour la Hollande, dont une bonne part n'est pas autre chose que de l'entreposage, de l'exportation indirecte pour d'autres pays d'Europe, y compris la France, avec les exportations pour Singapore, Pénang et l'Angleterre, desquelles on peut en dire presque autant.

Il y a là une exportation directe pour la France qui est très importante, celle du coprah et des graines oléagineuses; il y a aussi celle de l'étain. Mais le commerce d'un pays avec la France ce n'est pas encore du commerce français et la grande partie de ces exportations se fait par l'entremise de maisons étrangères, qui en bénéficient.

	France.	Marseille pour ordres.	Pays-Bas.	Singapore.	Pénang.	Angleterre.
	—	—	—	—	—	—
			(Kilogrammes.)			
Copra	25.918.411	972.988	42.772.342	31.276.602	5.104.256	958.195
Graines de Kapok	439.336	»	1.370.446	700	»	»
Graines de ricin	280.444	9.900	838.818	233.153	»	9.963
Tabac	»	»	35.785.059	9.711.507	1.683.818	»
Riz	1.383.347	»	32.678.261	2.081.183	2.669.498	2.707.709
Quinquina	4.270	»	6.018.803	4.125	»	83.850
Etain	1.834.061	»	12.349.248 (1)	188	82	2.940
Peaux	184.590	27.508	4.426.651	846.731	137.068	45.005
Bois d'ébène	66.375	»	545.559	»	»	»
Bois de teck	18.751	»	332.424	97.378	2.819	12.131
Gomme dammar	261.888	»	767.044	3.401.860	3.786	53.628
Gomme copal	166.090	»	3.089.083	3.048.042	»	529.196

(1) Y compris l'étain du gouvernement (10,661,895 kilog.).

De même, à l'importation de 1902, nous avons, par exemple :

	De France.	Des Pays-Bas.	De Singapore.	De Pénang.
Vins en fûts (litres) . . .	322.150	212.087	622.965	74.082
Vins en bouteilles (litres).	204.630	438.646	111.011	165.556
Vins mousseux (bouteilles)	15.471	66.906	5.574	5.487
Eau-de-vie en fûts (litres).	4.713	549	»	»
Eau-de-vie en bouteilles (litres)	139.969	131.991	43.104	29.314
Produits pharmaceutiques (florins).	25.037	438.941	526.104	153.927
Parfumerie (florins) . . .	3.206	11.219	91.758	38.084
Articles de mode (florins).	56.967	278.498	752.482	183.033

Est-ce assez concluant pour démontrer la faiblesse de nos exportations directes, sauf pour les vins et eaux-de-vie, et encore ! Contre 526,780 litres de vins en fûts et en bouteilles venant de France en droiture, nous en trouvons 650,733 venant de Hollande, c'est-à-dire d'un pays qui ne produit pas de vin ; 733,976 venant de Singapore, port d'entrepôt, et 239.638 de Pénang, autre port d'entrepôt. Ces vins, expédiés de Hollande et d'ailleurs, s'imagine-t-on, par hasard, que ce ne soient pas, pour beaucoup, des produits français ?

Et voilà bien de quoi établir sans réplique que notre commerce extérieur passe en général par d'autres mains que les nôtres, même par d'autres pays.

Pourquoi ? Parce que nous manquons fort, à ce point de vue, de commerçants.

Je regrette d'avoir à dire que certaines expériences de l'année 1902, à Java, ne sont pas des indices de progrès dans notre éducation commerciale.

Aussi me fais-je un plaisir de signaler ici les succès de deux compatriotes qui ont créé, à Java, d'intéressantes et importantes industries : la fabrication des chaussures pour l'armée et celle des chapeaux en fibres de bambou.

La manufacture de Karet, près Batavia, fondée en 1893 par M. C. Roussel, produit des chaussures pour les soldats européens et amboinais (indigènes chrétiens) de l'armée indo-néerlandaise en cuir de Java corroyé sur place, la dernière semelle seule étant importée de Saint-Saëns (Seine-Inférieure).

La production a été : en 1894, 12,436 paires ; en 1895, 20,320 paires ; en 1896, 30,000 paires ; en 1897, 20,979 paires ; en 1898, 31,282 paires ; en 1899, 27,300 paires ; en 1900, 25,000 paires ; en 1901, 20,000 paires ; en 1902, 25,000 paires ; en 1903, sept premiers mois, 28,000 paires.

Si l'administration militaire se décidait à chausser tous les soldats indigènes, la consommation pourrait s'élever à environ 60,000 paires par an.

L'usine occupe 130 ouvriers indigènes et 4 européens ; la tannerie comprend 78 fosses construites en ciment. Il y a 25 machines, dont plusieurs mues par la vapeur.

La manufacture de M. Petitjean, à Tanguérang, chef-lieu d'arrondissement dans la résidence de Batavia, produit des chapeaux en tresses de bambou et autres qui, non blanchis ni apprêtés, trouvent un grand marché en France ; blanchis, apprêtés, dressés et garnis, ils sont de très bonne vente, à Java même. Pour l'exportation en France on se contente naturellement de trier et d'ajuster les tresses achetées aux indigènes qui les confectionnent ; il ne serait pas possible d'envoyer des chapeaux apprêtés, ni même blanchis, vu les droits protecteurs de la chapellerie.

Cette usine occupe une centaine d'ouvriers indigènes et quelques employés européens ; les installations et machines ne laissent rien à désirer, et les produits achevés sont d'une qualité ainsi que d'une élégance vraiment remarquables.

M. Petitjean a remporté une médaille d'or à l'Exposition de Hanoï.

IV.

ANALYSE DES STATISTIQUES COMMERCIALES.

Dans les statistiques officielles du commerce et de la navigation en 1902, qui viennent d'être distribuées par le Département des Finances de Batavia, on a essayé pour la première fois de classer les exportations et les importations de l'Inde néerlandaise par destinations et provenances en les ramenant à un terme de comparaison unique, la valeur en florins. Ce travail a été fait pour les cinq dernières années et a produit deux tableaux intéressants. Jusqu'ici l'indication alternative des valeurs et des quantités exprimées en poids ou en volumes rendait un peu confus les résumés qu'on publiait et ne se prêtait pas à un coup d'œil d'ensemble.

Il y a encore des choses qu'on ne s'explique pas : ainsi les totaux des pages VI et VII, pour 1902, ne cadrent pas avec ceux qu'on obtient si on dégage, pour les additionner séparément, les chiffres corrélatifs de la page II.

Quant à l'absolue vérité sur les provenances et les destinations, il ne faudrait pas non plus se flatter de pouvoir l'extraire de ces statistiques, puisque personne ne serait à même de déterminer rigoureusement la part de chaque pays expéditeur ou destinataire dans ce qui arrive de ports d'entreposage et de transbordement comme Singapore et Pénang, ou dans ce qui est enregistré comme sorti pour ces ports. Néanmoins l'innovation a son prix.

On voit par ces tableaux, où je prendrai seulement les données concernant 1902, que la valeur des exportations pour la

Hollande a été, en nombres ronds, de 77,685,000 florins et pour les autres pays de 158,887,000 (1) ; la valeur des importations de Hollande, 54,234,000 ; celle des importations d'autres pays, 126,225,000 (2).

Les Pays-Bas entraient donc pour environ un tiers dans les exportations de l'Inde néerlandaise (davantage en comptant celles du gouvernement) et pour environ trois dixièmes dans ses importations. Cette proportion peut, du reste, être considérée comme celle de toute la dernière partie quinquennale et comme à peu près constante.

Voici maintenant la liste détaillée des pays ou ports de destination et de provenance :

Valeurs, en florins, des exportations de l'Inde néerlandaise en 1902 par pays ou ports de destination.

Pays-Bas	77.685.157
Singapore	50.088.012
Etats-Unis	26.690.425
Hong-Kong	19.400.149
France	9.217.758
Pénang	8.569.574
Ports de la Manche, pour ordres	8.542.045
Malakka	5.839.196
Australie	5.479.232
Japon	5.128.928
Port-Saïd, pour ordres	4.543.064
Angleterre	3.728.991
Allemagne	2.428.336
Inde anglaise	2.313.856
Italie	1.341.720
Chine	1.312.163
Autriche-Hongrie	1.164.542
Portugal	776.738
Afrique	482.268
Egypte	474.746
Saïgon	349.050
Siam	275.331
Marseille, pour ordres	165.156
Partie portugaise de Timor	106.571
Espagne	88.994
Belgique	88.212
Arabie	82.440
Danemark	69.332
Norvège	41.956
Gênes, pour ordres	30.948

(1) Non comprises les espèces monnayées et les exportations du Gouvernement (café, quinquina, étain).

(2) Non comprises les espèces monnayées et les importations du Gouvernement.

Nouvelle-Guinée allemande	16.434
Turquie	15.773
Russie	14.834
Iles des Cocos (îles Keeling)	9.662
Suède	7.801
Manille	7 356
Serawak	5.616
Suisse	2

Valeurs en florins des importations de l'Inde néerlandaise en 1902, par pays ou ports de provenance.

Singapore	56.173.854
Pays-Bas	54.234.970
Angleterre	20.907.031
Pénang	19.155.744
Saïgon	8.784.754
Hongkong	3.531.542
Allemagne	3.192.671
Australie	2.672.301
Inde anglaise	2.415.685
Etats-Unis	2.412.070
Italie	1.310.242
Chine	1.307.895
France	1.152.180
Japon	980.632
Partie portugaise de Timor	708.799
Siam	538.319
Belgique	321.239
Malakka	159.682
Suisse	127.187
Autriche-Hongrie	86.167
Norvège	85.804
Russie	48.873
Nouvelle-Guinée allemande	43.999
Manille	28.263
Egypte	27.413
Afrique	20.170
Suède	15.811
Sarawak	12.541
Danemark	1.999
Espagne	1.415
Arabie	441
Bortugal	380

Singapore et Pénang étant des ports distributeurs et, par suite, des lieux d'origine ou de destination le plus souvent purement apparents, on ignore, je le répète, la part exacte de chaque pays dans les exportations de l'Inde néerlandaise qui empruntent l'intermédiaire de ces places maritimes, ainsi que dans les exportations faites par les mêmes voies. Mais il semblerait permis d'évaluer la part de l'Angleterre dans le mouve-

ment de ces entrepôts anglais, à un tiers et on obtiendrait alors ce nouveau classement approximatif des principales contrées avec lesquelles l'archipel hollandais a des relations de commerce :

Principaux pays de destination en 1902 (valeurs en florins).

Pays-Bas		77.685.157
États-Unis (directement)		26.690.425
— par les ports à ordres		mémoire.
Angleterre (directement)	3.728.991	
— par Singapore, environ	16.696.004 (1)	
— par Pénang, environ	2.856.524 (1)	23.281.519
Hong-Kong et Chine (directement)		20.712.312
— par Singapore		mémoire.
France (directement)		9.217.758
— par Singapore, Pénang et ports à ordres		mémoire.
Presqu'île de Malacca		5.839.196
Australie		5.479.232
Japon		5.128.928
Allemagne (directement)		2.428.366
— par Singapore, Pénang et ports à ordres		mémoire.
Inde anglaise (directement)		2.313.856
— par Singapore et Pénang		mémoire.
Italie (directement)		1.341.720
— par Singapore, Pénang et ports à ordres		mémoire.
Autriche-Hongrie (directement)		1.164.542
— par Singapore, Pénang et autres ports à ordres		mémoire.

Principaux pays de provenance en 1902 (valeurs en florins).

Pays-Bas		54.234.970
Angleterre (directement)	20.907.031	
— par Singapore, environ	18.724.618 (1)	
— par Pénang, environ	6.385.248 (1)	46.016.897
Indo-Chine française (directement)		8.784.754
— par Singapore		mémoire.
Hong-Kong et Chine (directement)		4.839.437
— par Singapore		mémoire.
Allemagne (directement)		3.192.671
— par Singapore et Pénang		mémoire.
Australie		2.672.301
Inde anglaise (directement)		2.415.685
— par Singapore et Pénang		mémoire.
États-Unis		2.412.070
Italie (directement)		1.310.242
— par Singapore et Pénang		mémoire.
France (directement)		1.152.180
— par Singapore et Pénang		mémoire.
Japon		980.632
Partie portugaise de Timor		708.799

(1) Chiffres hypothétiques vraisemblables.

Du côté des exportations, la France vient au cinquième rang et du côté des importations au dixième ; mais, là, l'Indo-Chine française occupe le troisième rang.

Je crois intéressant, à ce propos, de reproduire aussi les comptes spéciaux de l'Indo-Chine française, par articles de commerce, à l'exportation et à l'importation.

Comptes spéciaux de l'Indo-Chine française (Saïgon) dans ses relations avec l'Inde néerlandaise en 1902 :

Exporté à Saïgon :

Pétrole, 8,712,532 litres ; bois, 15 florins.

Importé de Saïgon :

Riz, 108.519,848 kilog.; gambir, 17,200 kilog.; allumettes, 5,350 grosses ; comestibles, 5,120 florins.

Les détails suivants sont relatifs à divers articles d'exportation ou d'importation particulièrement dignes d'attention :

Exportation du sucre (En kilogrammes).

Pays de destination.	1901.	1902.
Etats-Unis	320.949.062	439.176.359
Hong-Kong et Chine	220.272.567	227.072.097
Australie	79.008.133	63.025.769
Japon	44.436.302	61.288.652
Singapore	39.756.486	41.393.852
Inde anglaise	12.188.122	27.041.747
Angleterre	5.840.745	2.913.418
Pays-Bas	902 602	1.649.215
Égypte	167.398	»
Pénang	137.522	209.765
France	»	26.605
Partie portugaise de Timor	5.641	6.731
Nouvelle-Guinée allemande	3.050	4.115
Italie	160	126
Arabie	»	124
Allemagne	»	62
Autriche-Hongrie	»	30
	723.667.790	863.808.667

Exportation du café (En kilogrammes).

Pays de destination.	1901.	1902.
Pays-Bas	22.927.287	36.373.201
Singapore	3.433.480	5.786.667
Etats-Unis	2.529.049	4.897.967
Port-Saïd pour ordres	1.899.599	1.850.441
France	701.300	[illegible]

Pays de destination.	1901.	1902.
Autriche-Hongrie	316.140	372.651
Arabie	2.161	358.825
Pénang	368.185	319.640
Hong-Kong	164.455	291.554
Égypte	189.742	296.942
Allemagne	112.878	258.195
Italie	18.655	116.911
Danemark	46.758	108.607
Angleterre	304	82.226
Norvège	70.235	69.916
Australie	58.244	48.764
Suède	18.457	13.002
Belgique	1.384	»
Gênes pour ordres	»	1.091
Iles des cocos (Keeling)	792	1.674
Chine	12.408	800
Japon	2.457	310
Autres pays	1.368	401
Marseille pour ordres	21.217	»
Manche pour ordres	463	»
	32.897.018	52.367.485

Exportation du quinquina (En kilogrammes).

Pays de destination.	1901.	1902.
Pays-Bas	6.208.144	6.484.854
Angleterre	124.397	83.850
États-Unis	»	8.212
France	11.988	4.270
Singapore	5.728	4.125
Italie	16.000	»
Allemagne	15	»
	6.366.272	6.585.311

Importation du riz (En kilogrammes).

Pays de provenance.	1901.	1902.
Singapore	196.316.573	153.946.197
Indo-Chine française	148.856.827	108.319.848
Pénang	217.098.897	71.490.251
Inde anglaise	16.197.000	25.830.500
Siam	9.211.505	6.291.234
Hong-Kong	17.395.153	5.079.500
Chine	2.371.070	471.537
Malakka	131.500	104.150
Sarawak	1.300	58.300
Partie portugaise de Timor	3.812	»
Allemagne	788	»
	607.584.422	371.791.517

Importation des cotonnades (En florins).

Pays de provenance.	1901.	1902.
Angleterre, Singapore et Pénang (1)	16.189.941	17.136.005
Pays-Bas	16.791.887	15.804.566
Italie	365.494	442.340
Allemagne	54.089	51.903
France	24.198	48.815
Suisse	151.375	24.728
Hong-Kong	5.527	3.636
Belgique	3.957	2.739
Autres pays	9.412	1.748
	33.595.880	33.516.480

Importation des machines, appareils à vapeur et autres articles pour l'outillage des fabriques.

Pays de provenance.	1901.	1902.
	(En florins.)	
Pays-Bas	6.695.277	4.986.187
Angleterre, Singapore, Pénang et Malakka.	2.653.088	1.735.496
Allemagne	192.266	367.598
Etats-Unis	187.175	72.755
France	66.483	32.866
Australie	5.460	5.315
Belgique	26.780	3.861
Italie	10.249	3.622
Inde anglaise	1.960	3.240
Autres pays	5.405	4.159
	9.844.143	7.215.099

En ce qui concerne la navigation, les tableaux ci-dessous font connaître le mouvement de l'intercourse et celui de la navigation de port à port en 1902 :

(1) Les importations de cotonnades par Singapore et Pénang peuvent être considérées comme presque entièrement de provenance anglaise.

INTERCOURSE.

Navires arrivés de l'extérieur.

Pavillons.	Navires chargés.	Navires sur lest.
Britannique	3.599	683
Néerlandais	1.777	96
Allemand	328	9
Chinois	51	8
Français	33	5
Norvégien	27	6
Austro-hongrois	8	5
Américain	3	2
Japonais	3	2
Danois	2	2
Italien	2	»
Suédois	»	»
Belge	1	»
Russe	»	1
Portugais	»	1
	5.834	820
	6.654	

Navires sortis pour l'extérieur.

Pavillons.	Navires chargés.	Navires sur lest.
Britannique	3.619	389
Néerlandais	1.806	55
Allemand	268	63
Chinois	53	2
Français	36	3
Norvégien	26	5
Austro-hongrois	13	1
Américain	1	»
Japonais	5	»
Danois	3	»
Italien	5	2
Suédois	2	»
Belge	1	»
Russe	1	»
Portugais	1	»
	5.840	520
	6.360	

NAVIGATION DE PORT A PORT

Navires arrivés d'autres ports de l'Inde néerlandaise.

Pavillons.	Vapeurs.	Voiliers.
Néerlandais	1.909	10.316
Britannique	180	1
Allemand	30	»
Austro-hongrois	3	»
Chinois	1	106
Danois	»	3
Italien	»	2
	2.123	10.428
	12.551	

Navires sortis pour d'autres ports de l'Inde néerlandaise.

Pavillons.	Vapeurs.	Voiliers.
Néerlandais	1.856	10.295
Britannique	155	3
Allemand	43	»
Austro-hongrois	5	»
Chinois	3	77
Danois	»	4
Italien	»	1
	2.062	10.380
	12.442	

APPENDICE.

A l'occasion de l'anniversaire de la Reine (31 août) le gouverneur général reçoit chaque année les corps constitués et prononce ce qu'on appelle un peu emphatiquement son « discours du trône » en réponse à une allocation du vice-président du Conseil des Indes.

C'est une manière de faire connaître les impressions de l'administration supérieure sur l'état général et les besoins du pays.

Le vice-président du Conseil des Indes, M. de Meester, a exposé cette année, notamment, les considérations suivantes, qui sont de nature à trouver place à la suite du présent rapport :

« Dans les possessions extérieures le produit des cultures « alimentaires indigènes a été en général satisfaisant. Quant à « Java, la diagnose peut s'établir ainsi : en ce moment la situa- « tion est incontestablement meilleure que l'année précédente « et l'avenir immédiat se présente sous un jour favorable ; mais « en vue d'une durable amélioration, pour prévenir le danger « de voir se renouveler des événements comme ceux qui se sont « produits durant les deux dernières années, des mesures éner- « giques, dont quelques-unes coûteront beaucoup d'argent, sont « nécessaires. A ce point de vue je mentionne, en appréciant « toute la valeur de cette circonstance, le bon accueil fait par « les Etats-Généraux à la déclaration du ministre des colonies « en ce qui concerne la nécessité reconnue par le gouverne- « ment de venir temporairement en aide à l'Inde dans la mesure « du pouvoir des finances métropolitaines. Cette mesure trou- « vera sa première application dans notre budget indien de « 1904. Je souhaite de tout mon cœur que le secours pécu- « niaire de la mère-patrie, d'abord promis dans de certaines « limites, soit accordé d'une main si bienfaisante qu'il puisse « répondre complètement au but visé par le ministre, afin « d'empêcher une continuation du fléchissement actuel et de « relever la prospérité de la population. »

Ce langage du vice-président du Conseil des Indes, autrefois secrétaire général du ministère des Finances à La Haye, montre clairement que l'aide matérielle promise par la métropole (prêt sans intérêt d'environ 60 millions de francs sur le pied de 10 ou 12 millions par an pendant cinq ou six années) lui semble fort insuffisante. Et en effet on a pu voir, dans le cours de ce rapport, ce que coûterait seulement l'achèvement des travaux d'irrigation de la vallée du Solo, sans parler d'autres entreprises.

L'Inde néerlandaise paie 8 millions de francs par an pour le service d'une dette qu'en bonne justice, d'après les défenseurs de ses intérêts au Parlement de La Haye, les Pays-Bas auraient dû prendre à leur charge. Cela fait partie de ce qu'un publiciste a cru pouvoir appeler « la dette d'honneur » de la métropole envers sa colonie, et ce mot a fait fortune. Le vice-président du Conseil des Indes vient de fournir un nouvel argument à ceux qui réclament l'imputation de ces 8 millions annuels au compte du budget de la mère-patrie.

C. DE COUTOULY,
Consul général de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 31 DÉCEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 300

TURQUIE

Mouvement commercial et maritime de Salonique en 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 20 centimes

DERNIERS RAPPORTS PUBLIÉS

Numéros			Prix.
280.	—	**Angleterre** : Mouvement commercial, maritime et industriel de Glasgow pendant l'année 1902.	» 20
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902.	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902.	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902.	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902.	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902.	» 30
287.	—	**Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales..	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie** : Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902.	» 20
289.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902.	» 20
290.	—	**Égypte** : Commerce extérieur de l'Égypte en 1902.	» 20
291.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Honduras) : Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902	» 20
292.	—	**Espagne** : Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902.	» 30
293.	—	**Turquie** : Commerce du vilayet d'Andrinople en 1902.	» 10
294.	—	**République cubaine** : Situation économique et industrielle de la province de Santiago-de-Cuba, année 1902.	» 10
295.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : État de l'industrie cotonnière dans l'Inde, au 31 mars 1903	» 10
296.	—	**Turquie** : Situation économique et commerciale du vilayet de Mossoul en 1902.	» 10
297.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Transvaal) : Situation économique du Transvaal en 1902. — Importation. — Exportation. — Commerce français. — Travail des mines. — Situation des banques. — Renseignements généraux et divers.	» 20
298.	—	**Mexique** : Commerce extérieur du Mexique durant l'année fiscale 1902-1903. — Industrie. — Navigation. — Le commerce français au Mexique.	» 20
299.	—	**Possessions hollandaises d'Océanie** (Java) : Situation économique de l'Inde néerlandaise en 1902-1903.	» 40

TURQUIE

Mouvement commercial et maritime de Salonique en 1902.

EXPORTATION.

Salonique... La récolte, qui s'annonçait très bonne dans toute notre région, a été ensuite sérieusement endommagée à l'approche de la moisson par la grande sécheresse qui a persisté pendant plusieurs mois.

Le mauvais rendement des récoltes qui se répète ainsi depuis quelques années, et qu'en devrait attribuer à une série de circonstances météorologiques défavorables, les cours très peu élevés des céréales en général ont décidé un grand nombre de cultivateurs de certaines cazas de notre vilayet d'employer leurs terres précédemment affectées à l'ensemencement des céréales, à la culture des graines de pavot, de l'opium et dernièrement du tabac, produits qui ont, en général, donné des résultats plus rémunérateurs.

Blés. — La récolte de blés de 1902 a été plus mauvaise encore que la précédente; aussi, de grandes quantités de cette céréale ont été importées pour alimenter la minoterie Allatini et pour les besoins locaux.

Les seuls produits exportés de notre port ont été les avoines et les orges des récoltes 1901-1902, ainsi que les maïs de la récolte de 1901, qui avait été excellente et dont un grand stock se trouvait encore à Salonique.

Les prix payés en 1901 ont été assez élevés, mais notre place n'en a presque pas profité vu la rareté de ces produits.

Voici d'ailleurs un tableau des céréales exportées en 1902, ainsi que les prix en francs pour 100 kilog. :

	Quintaux.	Prix en francs par 100 kilogrammes fob. Salonique.	Destinations.
Orges	150.000	9 50 à 11 50	Angleterre, Belgique.
Avoines	120.000	10 25 14 »	Angleterre, France, Hollande.
Seigles	35.000	10 50 11 75	Allemagne, Hollande.
Maïs.	360.000	10 » 12 »	Angleterre, Belgique, Hollande, Italie.

Fenouil. — La récolte de ce produit a été supérieure à celle de 1901. Quantité exportée : 1,310,000 kilog. d'une valeur de 355,000 fr. à destination de la France et de l'Allemagne. Prix moyen : 26 fr. les 100 kilog. fob. Salonique.

Fruits divers. — Récolte médiocre à comparer à celle de l'année précédente. Exportation 3,183 tonnes contre 4,500 en 1901. Les 3/4 de cette exportation ont pris la ligne ferrée voie de Libeftché à destination de la Serbie et de l'Autriche. C'est principalement les raisins frais des cazas de Guevgheli, Gomnendjé et Stroumnitza, les pommes d'Uskub et principalement celles de Kalkandelem et enfin les citrons, oranges et mandarines qui ont transité par Salonique et qui ont été réexportés voie de Zibeftché pour approvisionner les marchés de Serbie et de l'Autriche. Valeur totale de l'exportation 800,000 fr. environ.

Graines de pavot. — La température a été particulièrement favorable à cette récolte. Exportation 7,150,000 kilog. à destination de l'Allemagne, de l'Angleterre, de la France et de l'Italie. Le prix moyen a été de 31 fr. les 100 kilog. franco bord Salonique. Valeur de l'exportation 2,250,000 fr.

Opium. — La production de cet article augmente tous les ans. Les opiums ont donné en 1902 à cause précisément du manque de pluies au moment de la récolte un rendement de beaucoup supérieur à celui des années précédentes. Par contre les prix ont été inférieurs.

Il a été exporté pour l'Angleterre qui achète la plus grande partie de ce produit, l'Allemagne, les Etats-Unis et la France 195,000 kilog. d'opium d'une valeur d'environ 4,300,000 fr. Les prix ont varié de 19 à 25 fr. le kilog. fob. Salonique. Actuellement le prix se maintient à 30 fr. le kilog., les ensemencements des opiums de l'automne ayant été compromis par l'hiver rigoureux et les gelées survenues au commencement du mois de mars n'ayant pas permis aux cultivateurs, quoique en plus grand nombre cette année, d'ensemencer les terres qu'ils destinaient à cette culture. La récolte en 1903 atteindra donc à peine le 1/3 de celle de 1902.

Graines de chanvre, de coton et de lin. — Récolte presque manquée. Il n'a été exporté que 26,800 kilog. de graines de chanvre et 15,000 kilog. de graines de lin à destination de l'Italie et de l'Allemagne. Valeur approximative 26,000 fr.

Graines de sésame. — La sécheresse a également compromis la récolte de cette denrée. Il a donc été importé de France et des autres pays de la Turquie une forte quantité d'huile de sésame indiquée à l'importation.

Vesces. — Récolte presque nulle, seule la France a reçu 40,000 kilog. d'une valeur de 5,000 fr.

Haricots. — La récolte a été médiocre. Il a été cependant

exporté à destination de l'Egypte, de l'Angleterre et de la France 1,615.000 kilog. de haricots secs d'une valeur d'environ 230,000 francs. Prix moyen 14 fr. 25 les 100 kilog. fob. Salonique.

Poivre rouge (Pimento). — Récolte bonne ; 688,000 kilog. ont été embarqués à destination de l'Autriche, de la Roumanie, de la Grèce et de Constantinople. Valeur 280,000 fr. Les prix pour la première qualité ont été de 55 à 60 fr. les 100 kilog.

Cotons. — Comme l'année précédente la récolte de ce produit a été mauvaise. Aussi a-t-il fallu de nouveau recourir à l'importation pour les besoins locaux et l'alimentation de la filature de cotons filés Torrès et Modiano. Il a cependant été exporté voie de Zibeftché pour la Serbie 930,000 kilog. de coton provenant des récoltes des régions du vilayet de Kossovo. Valeur approximative 960,000 fr.

Cocons. — La récolte des cocons qui donnait de très bonnes espérances au début de la campagne et qui promettait d'être supérieure en qualité et quantité à celle de 1901 n'a pas rendu ce qu'on en attendait, les éducations tardives des régions montagneuses ayant été compromises par suite d'une température anormale pour la saison.

Voici un tableau comparatif des quantités de cocons frais récoltés dans le lazaret de Salonique pendant 1901-1902 :

Localités.	Récolte 1901.	Récolte 1902.
	(En kilogrammes.)	
Guevgheli	497.582	574.957
Vodena	245.777	295.292
Salonique	125.237	46.318
Kessendré	86.921	91.315
Gumendjé	139.468	143.865
Stronmitza	52.177	52.013
Agosto	65.293	72.745
Nigrita	50.555	61.825
Doïran	34.347	24.149
Yenidjé	16.027	6.992
Sultan-Yeri	66.370	24.219
Demir-Hissar	21.306	24.234
Serrès	20.145	17.410
Petritch	3.892	10.060
Pazarghioh	13.094	16.861
Cathérina	21.892	20.187
Kenprulu	4.789	1.885
Titvech	5.986	2.837
Kirdjali	7.343	2.880
Caraferia	5.589	7.192
Gumuldjina	108.910	40.339
Avret-Hissar	6.532	4.715
Menlik	2.520	3.168

Localités.	Récolte 1901.	Récolte 1902.
	(En kilogrammes.)	
Drama	154	150
Pravichta	3.675	1.229
Xanthie	2.233	687
Langaza	1.976	860
Névrocop	21	38
Ali-Tchelebi	457	211
Djoumaï-Bala	»	1.032
Razlik	»	192
Dari-Déré	»	138
Totaux	1.610.270	1.549.495

Il résulte du tableau ci-dessus que la récolte des cocons en 1902 a été inférieure de 60,775 kilog. à celle de 1901. Elle aurait été de beaucoup supérieure sans les raisons indiquées plus haut, car ainsi qu'on peut le remarquer trois nouvelles régions, Djoumaï-Balo, Razlik et Dari-Déré se sont occupées en 1902 de l'élève des vers à soie. D'autre part, un grand nombre de cultivateurs des cazas de Guergheli, Agostos et Gumendé, découragés des rendements médiocres de leurs vignes atteintes par le mildiou, ont converti leurs vignobles en plantations de mûriers et s'occupent plus activement de sériciculture qui leur donne des résultats plus satisfaisants.

L'exportation des cocons secs, qui était en 1900 de 256,888 kilogrammes, est arrivée en 1901 à 360,000 kilog. pour atteindre en 1902 le chiffre de 682,000 kilog. Mais dans cette dernière quantité exportée sont compris près de 300,000 kilog. de cocons de la récolte 1901 que les négociants de Salonique gardaient en magasin, les prix pratiqués en 1901 étant peu rémunérateurs.

Milan a acheté sur notre place à peu près les deux tiers des cocons exportés. La France et Brousse ont pris le reste. Valeur de l'exportation, 6,900,000 fr.

Les prix ont varié de 9 fr. 50 à 11 fr. par kilog., fob. Salonique pour les cocons, rendement de 1 kilog. de soie pour 4 kilog. de cocons. Presque tous les cocons blancs secs, race Bagdad, ont été exportés à destination de Brousse qui a payé cette qualité entre 11 fr. 50 et 11 fr. 90 le kilog., soit 0 fr. 90 de plus que les prix payés par l'Italie pour les cocons jaunes.

Chiffons. — Exportation pour la France et l'Italie, 490,000 kilogrammes; valeur approximative, 64,000 fr.

Cornes, onglons et os. — L'exportation de ces articles est pour ainsi dire insignifiante; elle pourrait être de beaucoup supérieure si l'on tient compte de la grande quantité d'animaux qui sont tués et des quantités de peaux qui sont annuellement exportées pour l'étranger, sans compter celles qui sont travail-

lées dans les tanneries locales. Quantités exportées, 120,000 kilog. pour la France et l'Italie. Valeur approximative, 40,000 fr.

Loupes et bois de noyer. — Cet article est destiné à disparaître complètement, une très grande partie de ces arbres ayant été abattus ces dernières années et les habitants de ces pays ne prenant pas la peine d'en replanter. Il a été exporté, en 1902, 450,000 kilog. de loupes et bois de noyer valant environ 830,000 fr. à destination de la France principalement.

Laines. — La récolte a été bonne comme qualité mais moins abondante comme quantité que celle de l'année précédente. Exportation, 310,000 kilog. de laine pour l'Amérique, l'Autriche, la France et l'Italie d'une valeur de 285,000 fr. Les prix ont varié de 90 à 92 fr. les 100 kilog., fob. Salonique.

Miel. — 135,000 kilog. valeur 65,000 fr. exporté en grande partie pour l'Allemagne et l'Angleterre.

Peaux. — Salonique est le principal marché des peaux qui arrivent de l'intérieur de la Macédoine. Les qualités en 1901 ont été satisfaisantes et les prix soutenus.

Voici un tableau approximatif, des qualités et quantités de peaux exportées et les prix pratiqués.

Articles.	Quantités.	Prix.	Destinations.
Agneaux. . . .	860.000 pièces	3 70 la paire	Autriche. Allemagne
Chevrettes . . .	600.000 —	4 90 —	France, Amérique.
Chèvres	380.000 —	2 40 le kilog.	— — Angleterre.
Chevreaux morts-nés	24.000 —	» 60 la paire	Autriche, Allemagne
Blaireaux . . .	4.800 —	5 75 —	Allemagne, Russie.
Chats	3.500 —	2 50 —	— —
Chacals	800 —	4 70 —	—
Fouines	8.000 —	30 » —	—
Loutres	1.300 —	28 » —	—
Lièvres	300.000 kilog.	4 » le kilog	— France, Italie Amérique.
Moutons. . . .	100.000 —	2 25 —	Autriche, Amérique.
Putois.	4.000 pièces	5 50 la paire	Allemagne, Russie.
Renards.	15.000 —	12 » —	— —

soit environ 2,400,000 kilog. de peaux d'une valeur approximative de 5,450,000 fr.

Poils d'animaux. — Exportation 60,000 kilog. d'une valeur de 85,000 fr. à destination de France et d'Italie.

Tabacs. — La récolte des tabacs de 1901 dont les produits ont été exportés en 1902 a été au-dessus de la moyenne comme quantité. Les tabacs de Roumélie ont été très demandés cette année. L'Amérique qui depuis deux ans a commencé à s'approvisionner en Macédoine a plus que triplé ses achats dans le courant de l'année 1902.

Les exportations des tabacs de Cavalla et Xanthi se sont élevées à environ 12,000,000 de kilog. représentant une valeur de 50,000,000 de francs environ. L'Autriche, la Hongrie, l'Amérique, la Roumanie, la Serbie, l'Italie, l'Egypte, l'Angleterre et les Indes ont passé les plus grandes commandes pour cet article. La France qui autrefois achetait des quantités assez importantes n'a commandé en 1902 que 20,000 kilog. de cette denrée d'une valeur de 120,000 fr. environ.

Les prix pratiqués ont été les suivants :

Guibeck	de 14 à 22 fr.	le kilog.	fab. Cavalla ;
Yenidjé	9 à 16	—	—
Persitzan	3,50 à 6	—	—
Derama	4 à 6	—	—
Inférieurs	0,60 à 2,90	—	—

La récolte de 1902 qui sera exportée en 1903 est inférieure de 10 à 20 0/0 comme quantité à celle de l'année 1901 mais les qualités sont de beaucoup supérieures.

L'établissement du Trust américain à Cavalla a été la cause d'une hausse formidable dans les prix, hausse qui se maintient.

Aussi les cultivateurs de tabacs qui ont bénéficié cette année des demandes et des prix payés par le Trust ont considérablement augmenté.

Voici pour l'année 1902 les quantités de tabacs en feuilles exportés de Salonique ainsi que les pays de destination :

Alexandrie . .	1.573	balles.	39.968	kilogrammes.
Anvers	1.576	—	44.675	—
Belgrade . . .	1	—	3	—
Chypre	896	—	44.213	—
Dresde	153	—	3.685	—
Genève	40	—	1.210	—
Hambourg . .	1.866	—	53.000	—
Liverpool. . .	15	—	643	—
Malte.	6	—	236	—
Marseille . . .	227	—	4.488	—
Rome.	313	—	5.777	—
Rotterdam . .	708	—	21.595	—
New-York. . .	431	—	19.616	—
Solothurne . .	10	—	254	—
Trieste	43.239	—	981 255	—
Totaux. . .	51.054	balles.	1.210.618	kilogrammes.

Minerais. Chrome. — L'exportation de Salonique des minerais de chrome en 1902 a été supérieure à celle de l'année précédente.

Voici la part de chacun des pays importateurs :

France	2.600	tonnes.
Allemagne	1.950	—
Autriche	1.000	—
Angleterre	500	—
Amérique.	1.450	—
Italie.	1.600	—
Belgique	500	—
Soit un total de	9.600	tonnes.

d'une valeur de 950,000 fr.

Le prix a été de 98 à 102 fr. la tonne cif pour 50 0/0 d'oxyde de chrome base et garanti.

Manganèse. — Il a été également exporté de Salonique des minerais de manganèse pour :

L'Angleterre	1.200	tonnes.
L'Autriche	6.000	—
La France	80	—
En tout. . .	7.280	tonnes,

d'une valeur de 400,000 fr.

Le prix du manganèse, qui était, au début de l'année, de 62 fr. 50 la tonne, a baissé à 50 fr. La Société des Mines de Kassandra a, en outre, embarqué à Stratom (golfe de Kassandra) 47,000 tonnes de manganèse et 2,000 tonnes de pyrite de manganèse pour une valeur de 2,880,000 fr. environ. La plus grande partie de ces minerais a été dirigée sur l'Angleterre, l'Autriche, la France et l'Italie.

Œufs. — Depuis quelques années, l'exportation des œufs prend de préférence le chemin de la voie ferrée pour approvisionner les marchés de Serbie, de l'Autriche, de l'Allemagne, de la Suisse et même Paris. En 1897, 87 tonnes d'œufs ont été exportées voie de Zibeftché. En 1901, le chiffre de cette exportation a atteint 257 tonnes et, en 1902, celui de 490 tonnes. Pendant cette même année, il a été embarqué, en outre, dans le port de Salonique, pour l'Autriche, l'Italie et la France, 4,509,200 œufs pesant environ 250 tonnes, ce qui porte le total de l'exportation, pendant l'année 1902, à 740 tonnes d'œufs d'une valeur approximative de 500,000 fr.

Volailles. — Il a été embarqué à Salonique 310 cages contenant 12.000 volailles de tous genres à destination de l'Italie et de la France. Valeur, 11,500 fr.

Sangsues. — Il a été exporté à destination de la France et de l'Italie 60 caisses de sangsues d'une valeur de 3,800 fr.

Animaux vivants. — L'exportation, pendant l'année 1902, se décompose comme suit :

	Têtes.	Francs.	
Moutons	101.600	1.360.000	pour Constantinople.
Vaches, bœufs et buffles	5.600	680.000	— Grèce, Egypte, Crète.
Chevaux	680	160.000	— Grèce, Turquie.
Divers	780	100.000	— Grèce, Crète, Egypte.
Totaux . . .	108.660	2.300.000	

INDUSTRIE.

Minoterie. — La minoterie appartenant à la Société Anonyme Ottomane industrielle et commerciale de Salonique (anciens Moulins Allatini (1), qui fonctionne depuis le mois de juillet 1900 est actuellement en pleine exploitation. Plus de 1,000 sacs de blé de 100 kilog. pourraient y être moulus journellement. Aussi non seulement cet établissement industriel peut-il suffire aux besoins du pays, mais exporte-t-il encore des farines ainsi que des semoules et des sons à l'étranger. Ses envois qui en 1901 étaient de 1,300,000 fr. ont atteint en 1902 le chiffre de 3,000,000 de francs, principalement à destination de Grèce et des autres pays de la Turquie. .

Briqueterie et tuilerie. — La briqueterie de la Société Anonyme Ottomane Industrielle et Commerciale de Salonique (ex-briqueterie Allatini) couvre une superficie de 45,000 mètres carrés. Elle se compose ; 1° d'une grande bâtisse contenant les machines ; 2° de deux fours à feu continu, système Hoffmann, dont l'un est surmonté d'un hangar à deux étages et l'autre d'un hangard à trois étages ; 3° de neuf autres hangars pour le dessèchement des produits.

Les machines à vapeur ont une force totale de 110 chevaux.

L'outillage complet et perfectionné dont cet établissement dispose le met en mesure d'obtenir des produits sonores, lisses et d'une résistance exceptionnelle. On emploie pour la fabrication de ces produits les terres plastiques et pures sans aucun mélange de corps étrangers, qui sont broyées à l'aide de moulins de différents systèmes.

Les produits fabriqués sont les suivants : tuiles plates, briques pleines pressées et non pressées : briques creuses, tuyaux de cheminées et autres, ainsi que divers articles de poterie.

La production annuelle est de 2,500,000 tuiles et de 3,000,000 de briques et articles divers.

Les employés et ouvriers attachés à l'usine sont au nombre de 80 à 100 suivant la saison.

---

(1) Voir rapport au *Moniteur officiel du Commerce* du 22 novembre 1900.

La plus grande partie de cette fabrication est utilisée soit à Salonique où un grand développement s'est produit dans la construction soit dans les régions environnantes de la Turquie. Néanmoins une certaine partie que l'on peut estimer à 100,000 francs environ a été exportée cette année pour Volo (Grèce) et Baltchik (Bulgarie).

Brasserie. — La seule brasserie qui existe à Salonique sous la dénomination de « Brasserie Olympos » a exporté à destination de Constantinople environ 400,000 litres de bière évalués à environ 120,000 fr. Cet établissement industriel fabrique aussi la glace à rafraichir pour la consommation locale.

Filature de coton. — La filature de coton Torrès Modiano et Cie est le seul établissement industriel important qui fonctionne actuellement à Salonique et qui exporte ses produits pour les autres pays de la Turquie principalement. La filature Saïas, établissement plus ancien que le précédent, a fermé ses ateliers depuis deux ans, son installation déjà ancienne le plaçant en état d'infériorité vis-à-vis de son concurrent de Salonique ainsi que des deux établissements similaires de Niaousta qui, quoique moins importants, jouissent de l'avantage considérable de posséder des chutes d'eau naturelles comme force motrice. Ces deux dernières qui trouvent plus facilement et à meilleur prix la matière première récoltée sur place approvisionnent plus particulièrement l'Albanie et l'Epire. Une partie de leurs produits va également en Serbie par la voie de Zibeftché L'exportation pour ce dernier pays peut être évaluée à environ 60,000 kilog. d'une valeur de 190,000 francs.

Savonnerie. — Les savonneries au nombre de six installées dans les environs de la ville de Salonique, fabriquent plus de 400,000 kilog. de savons ordinaires employés pour les besoins locaux. De là la grande importation de savons de Metelin, de Crète, de Marseille et d'Angleterre.

Voici comme résumé des explications qui précèdent un tableau indiquant les quantités exportées de Salonique, des produits dont il est parlé :

Articles.	Quantités en kilogrammes.	Valeur en francs.
Céréales diverses	66.500.000	7.250.000
Fenouil	1.310.000	355.000
Fruits divers	3.183.000	800.000
Graines de pavot	7.150.000	2.250.000
Graines de chanvre et de lin	41.800	26.000
Vesces	40.000	5.000
Haricots	1.615.000	230.000
Opium	195.000	4.300.000
Poivre rouge (piment)	688.000	280.000
Cotons	930.000	960.000
Cocons	682.000	6.900.000

Articles.	Quantités en kilogrammes.	Valeur en francs.
Chiffons	490.000	64.000
Cornes, onglons et os	120.000	40.000
Loupes et bois de noyer	450.000	830.000
Laines	310.000	285.000
Miel	135.000	65.000
Peaux	2.400.000	5.450.000
Poils d'animaux	60.000	85.000
Tabacs	1.210.618	3.800.000
Minerais de chrome	9.600.000	950.000
— de manganèse	7.280.000	400.000
— — et pyrite (1)	49.000.000	2.800.000
Œufs	740.000	500.000
Volailles	»	11.500
Sangsues (caisses)	60	3.800
Divers	1.800.000	2.000.000
Animaux (têtes)	108.660	2.300.000
Farines, semoules et sons	12.800.000	3.000 000
Briques et tuiles	»	100.000
Bière	400.000	120.000
Coton filé	60.000	190.000
	T tal. . .	46.350.300

Part de la France dans l'exportation.

Parmi les principaux produits exportés, la France a reçu sous pavillon français les quantités suivantes :

Céréales et graines diverses.

	Kilogrammes.	Francs.
Fenouil	338.500	110.000
Graines de pavot	1.692.000	500.000
Vesces	40.000	5.000
	Valeur. . .	615.000

Produits alimentaires, fruits et légumes, etc.

	Kilogrammes.	Francs.
Amandes	20.000	1.500
Haricots	53.000	15.000
Œufs	63.000	40.000
Prunes sèches	10.000	4.000
Viandes salées	142.000	135.000
	Valeur. . .	195.500

(1) Ces minerais ont été embarqués à Stratom dans le golfe de Kassandra et proviennent de la Société des Mines de Kassandra.

Peaux et déchets d'animaux.

	Kilogrammes.	Francs.
Peaux de chevrettes	135.000	540.000
— chèvres	20.800	40.000
— moutons	12.000	15.800
— agneaux	20.000	35.000
— lièvres	3.000	10.000
Poils de chèvres	24.000	32.000
Os, cornes et onglons	94.000	28.000
	Valeur	700.800

Bois divers.

	Kilogrammes.	Francs.
Loupes et troncs de noyer	418.700	760.000
Bois de buis	23.000	36.000
Bois divers	8.000	10.000
	Valeur	806.000

Il y a lieu d'indiquer en outre les articles suivants :

	Kilogrammes.	Francs.
Articles d'Orient	5.600	80.000
Cocons secs	13.500	135.000
Déchets de cocons	5.800	36.000
Chiffons	27.000	4.000
Minerais de chrome	1.695.000	170.000
— de manganèse	80.000	4.800
Opium	15.460	360.000
Safran	720	45.000
Son et remoulage	606.000	33.000
Vieux métaux (cuivre particulièrement)	37.000	50.000
Tabacs en feuilles	20.400	110.000
Divers	126.000	140.000
Sangsues (caisses)	50	3.200
Volailles (pièces)	5.300	6.000
	Valeur	1.177.000

On peut donc évaluer la valeur totale de l'exportation sous pavillon français à destination de la France à 3,494,300 fr. En ajoutant à ce chiffre la valeur des marchandises que la France a reçu soit par les vapeurs de la Compagnie italienne Florio et Rubattino avec transbordement à Gênes, soit par ceux des Compagnies belge et allemande, par le Nord, le chiffre de l'exportation totale peut être évalué à environ 3,750,000 fr. Cette augmentation sur les exportations des deux précédentes années porte principalement sur les affaires traitées en graines de pavot, opiums et en cocons, l'abondance de la récolte des deux premiers articles, le stock de cocons provenant de la récolte de 1901 et les prix relativement bas de ces produits ayant permis

des transactions commerciales assez importantes avec les marchés de Marseille et du Havre.

D'autre part la régularité des services de la Compagnie des Messageries Maritimes et la réduction du taux du fret que l'agence de cette compagnie a dû consentir à cause de la concurrence, ont permis aux négociants exportateurs de Salonique de faire pour certains articles d'exportation, des offres acceptables pour la place de Marseille.

Salonique a en outre exporté à destination de la France des valeurs en groupes pour une somme de 606,000 fr.

IMPORTATION.

Bien que l'état du pays ait été assez troublé pendant une bonne partie de l'année, l'importation paraît avoir augmenté de près de 10 0/0.

La statistique que j'ai réussi à dresser sur les principaux articles importés à Salonique en 1902 est aussi exacte que possible en ce qui concerne les chiffres totaux des articles importés ; malheureusement nous manquons de données précises en ce qui concerne les provenances des divers produits.

Allumettes. — 342,000 kilog. d'une valeur de 325,000 fr. Provenance : Autriche-Hongrie, Allemagne, Italie, Belgique.

Alcools.— Les alcools dont l'importation peut être évaluée à 3,400 tonnes sont presque tous de provenance austro-hongroise. Une faible partie est importée d'Angleterre et des autres pays.

Autrefois tous les alcools d'Autriche prenaient la voie de Trieste et Fiume, mais par suite d'un accord intervenu entre la Compagnie des Chemins de fer Orientaux et les Compagnies des chemins de fer autrichiens et serbes, la presque totalité de l'importation de ces produits en Macédoine s'effectue actuellement en wagons-citernes. Par ce moyen, les négociants-importateurs évitent, non seulement le coulage inhérent au transport en fûts, mais encore les pertes de temps puisque par voie de terre ils reçoivent les alcools plus rapidement. En outre les formalités de douane sont faites par les agents mêmes de la Compagnie des Orientaux qui règlent, pour le compte des négociants, les droits de douane et de la dette publique à l'entrée de la marchandise à Zibeftché station frontière turco-serbe. Valeur de l'importation 1,280,000 fr.

La bière de Munich est importée également à Salonique par wagons frigorifiques. On en fait dans notre ville une consommation assez importante, mais le seul établissement qui a le monopole de la vente ayant brûlé au commencement de l'année dernière, il n'en a été importé que 13 wagons de 10,000 litres chacun. 20,600 litres de bières françaises et anglaises ont été

également importés à Salonique par voie de mer. Total de l'importation, 150,690 litres ; valeur, 80,000 fr.

Articles de mode, de Paris et chapellerie. — Salonique a reçu 26,000 kilog. de ces articles d'une valeur d'environ 400,000 fr. Plus du cinquième de cette importation est de provenance française. L'Italie a fourni la plus grande partie des chapeaux de feutre et de paille. L'Autriche et l'Allemagne ont fourni les articles de mode bon marché.

Beurre et fromage. — Salonique importe une petite quantité de beurre et fromages étrangers, la Macédoine où on élève de grands troupeaux, produisant des quantités suffisantes pour la consommation locale. Il a été cependant importé 25,000 kilog. de beurre de Russie et 62,000 kilog. de fromages d'Italie, de Suisse et de France. En outre, la Serbie a expédié, voie de Zibeftché, 82,000 kilog. de beurre qui ont transité par voie de Salonique. Valeur, 300,000 fr.

Bijouterie, horlogerie, orfèvrerie. — Il a été importé principalement en colis postaux avec valeur déclarée 23,000 kilogrammes de ces articles d'une valeur de 450,000 fr. La bijouterie plaquée argentée ou dorée vient d'Autriche, d'Allemagne et d'Italie. L'horlogerie en grande partie de Suisse. La bijouterie riche vient de France et d'Angleterre.

Bois de construction. — 900 tonnes environ ont été importées de Russie et de Roumanie et 960 tonnes, voie de Zibeftché, de Serbie. Valeur, 600,000 fr. environ.

Bougies. — Importation, 185,000 kilog.; valeur, 190,000 fr. Ce sont la Hollande et la Belgique qui en fournissent la plus grande partie. La part de la France a été presque nulle cette année.

Café. — Cette denrée nous vient de l'Amérique du Sud, la plupart du temps en transit par la France, l'Angleterre, Gênes et Trieste. Il a été importé 1,985,000 kilog., soit 30,500 sacs de café pour une valeur de 1,700,000 fr. Salonique a reçu 5,590 quintaux de Trieste, 4,710 quintaux de Marseille, 6,500 quintaux de Gênes, le reste, soit 3,050 quintaux ont été importés directement du Brésil ou par voie d'Angleterre.

Cartes à jouer. — Importation, 28,500 kilog. de provenance autrichienne principalement et ensuite française. Valeur : 58,000 fr.

Charbon de terre. — C'est toujours de Cardiff que les quelques industries du pays s'approvisionnent. Newcastle a fourni le stock nécessaire à l'usine à gaz. Importation, 15,800 tonnes ; valeur, 390,000 fr.

Chaussures. — Les fabriques de chaussures de Grèce ont fourni la plus grande partie de cet article. Importation, 48,000 kilogrammes. Valeur, 300,000 fr. La France a fourni la chaussure de luxe et l'Autriche, celle à bon marché.

Chaux hydraulique, ciment, plâtre. — Importation, 1,780,000 kilog. d'une valeur approximative de 55,000 fr. Provenance : France principalement.

Clous et pointes de Paris. — Importation, 1,820,000 kilog. Valeur, 630.000 fr. La Belgique figure pour près de 50 0/0 dans cette importation. Viennent ensuite l'Angleterre, l'Allemagne et la France.

Cochenille, indigo. — Importation, 33,700 kilog. d'une valeur de 250,000 fr. C'est la France qui a importé encore cette année la presque totalité de cochenille, 8,000 kilog. Les indigos sont importés d'Angleterre, de Hollande, d'Autriche-Hongrie et de France dont la part n'a été en 1902 que de 2,800 kilog.

Cordes et ficelles. — Le tiers de ces articles nous est fourni par l'industrie serbe, voie de Zibeftché. Les ficelles et les cordes de bonne qualité nous viennent d'Allemagne, de France, d'Italie et de Suisse. Importation, 284,000 kilog. Valeur, 350,000 fr.

Coton. — Exceptionnellement cette année, par suite du manque de récolte, il a été importé 640,000 kilog. de coton évalués à 600.000 fr. Ce sont principalement les filatures de Salonique et Guengheli qui ont dû recourir aux autres pays de la Turquie et à la Bulgarie pour les besoins de leur industrie. La plus grande partie de la récolte du vilayet de Cossovo a été exportée pour la Serbie, voie de Zibeftché.

Couleurs et vernis. — Importation 180,000 kilog., évalués à environ 220,000 fr. L'Autriche-Hongrie, l'Italie, la Belgique et la France fournissent la presque totalité de ces articles. La part de la France n'a été que de 18 0/0.

Cuirs. — 350,000 kilog. de cuirs pour semelles, d'une valeur de 1,000,000 de francs, et 206,000 kilog. de cuirs pour empeignes, valeur 1,600,000 fr. ont été importés à Salonique. La France continue à tenir le premier rang, quoique les prix de ses articles soient supérieurs à ceux de l'Italie, de l'Angleterre, de l'Autriche et de la Belgique, qui importent ensemble les 70 0/0 de ces produits. Le tiers de cette importation n'a fait que transiter à Salonique et a été dirigé par chemin de fer vers la Serbie.

Droguerie, produits chimiques et pharmaceutiques. — Voici les principaux produits importés en 1902 :

Acide sulfurique 22,800 kilog., acides autres 60,000, alun 115,000, ammoniaque 2,400, arsenic 900, asphalte 42,000, benzine 2,100, blanc de zinc 23,000, borax 2,200, carbonates 30,000, céruse 15 000, chlorures 1,050, crême de tartre 4,500, eaux minérales 75,000, encens 20,000, essences diverses 1,800, garance 5,200, glycérine 3,700, gommes diverses 6,100, goudron 8,700, huiles médicinales 27,000, huile de foie de morue 30,000, litharges 41,000, minium 4,700, naphtaline 25,500, noix de Galles 12 600, ocre en baril 50,000, paraffine et cérésine 70,500, phosphates 2,000, racines médicales 8,500, résine de pin 5,100,

résine de mastic 5,300, soude 600,000, soude caustique 63,700, soufre 60,500, sulfates divers 25,000, sulfate de quinine 5,200, sulfate de cuivre 20,600, sulfate de fer 88,500, spécialités pharmaceutiques 13,600, divers 72,000, total 1 672,050 kilog., valeur approximative 2,050,000 fr.

L'Angleterre a fourni toute la soude et une centaine de tonnes de produits chimiques, l'Allemagne tient toujours la première place à l'importation de la plupart des produits pharmaceutiques et chimiques. L'Italie et l'Autriche viennent ensuite.

Farines et semoules. — L'importation des farines diminue peu à peu par suite de la grande concurrence que la Société Anonyme Ottomane Industrielle et Commerciale, anciens moulins Allatini, fait aux produits similaires de provenance étrangère. Cependant, la récolte des blés ayant presque complètement manqué, cette société a dû importer des autres pays de la Turquie, de la Bulgarie et de la Roumanie d'assez grandes quantités de cette céréale pour les besoins de sa minoterie. Les frais occasionnés pour le transport et droits de douane de cette matière première ont permis à certains négociants d'importer de l'étranger des farines et semoules à des prix pouvant soutenir la concurrence locale.

Il est à remarquer, toutefois, que la part de l'importation des farines françaises a été, en 1902, presque nulle, 65,000 fr. seulement, contre 305,000 en 1901. Les farines de qualité supérieure pour environ 950,000 fr. ont été importées de la Russie, de la Roumanie, de l'Angleterre et de la Hollande.

Ferronnerie. — Sous cette dénomination, on doit comprendre les fers en poutrelles, les fers laminés, les poêles et ustensiles en fonte, les grillages en fer, en fonte, les chaînes en fer qui nous sont expédiés principalement de Belgique, d'Angleterre et de France. Importation 415,000 kilog., valeur 350,000 fr. La part de la France n'a été que de 16 0/0 environ.

Fez. — C'est une importation exclusivement autrichienne qui se chiffre par 80,000 kilog., d'une valeur approximative de 750,000 fr.

Fil à coudre. — Importation 100,000 kilog., valeur 600,000 fr. L'Angleterre fournit à elle seule pour 500,000 fr. de cet article, le reste est fourni par l'Allemagne, la Belgique et l'Italie.

Fil de cooton dit coton filé. — La fabrique Torrès et Saïas ayant travaillé cette année, Salonique n'a reçu que 1,280,000 kilog, de coton filé évalués à environ 4,000,000 de fr. L'Angleterre a fourni 995,000 kilog., le reste a été expédié par l'Autriche et l'Italie.

Fil de laine. — 85,000 kilog., valeur 300,000 fr. C'est la France qui fournit les qualités supérieures. L'Autriche, l'Allemagne et l'Angleterre fournissent les qualités courantes.

Fil d'argent et doré. — Importation 27,000 kilog. d'une

valeur d'environ 450,000 fr. C'est l'Allemagne qui fournit la totalité presque de cet article qui sert pour les broderies orientales et les costumes albanais et indigènes.

Fourrures. — 39,500 kilog. Provenance Leipsig, voie d'Anvers pour les fourrures en petits morceaux, au prix de 3 fr. le kilogramme et les fourrures entières de provenance allemande, russe et autrichienne au prix de 20 à 40 fr. le kilog. Valeur totale 400,000 fr.

Graines de vers à soie. — La quantité de graines de vers à soie introduite en 1902 a été environ 76,000 boîtes de 25 à 30 grammes par boîtes, soit environ 2,000 kilog. d'une valeur de 200,000 fr. La France a fourni à elle seule les 3/4 de cet article le reste a été importé de Brousse et une faible partie d'Italie. Il est à remarquer que la sériciculture prend une grande extension. Ainsi que je le disais dans la partie exportation, article cocons, les bons résultats des récoltes de cocons pendant ces dernières années ont encouragé quelques viticulteurs à se livrer à l'élève des vers à soie qui, même dans une récolte moyenne, donnent des bénéfices plus rémunérateurs.

Huiles d'olive. — Importation 904,000 kilog. d'une valeur de 1,000,000 fr. L'île de Crète, l'île de Mételin et la Grèce nous envoient les qualités courantes.

La France et principalement l'Italie fournissent les qualités fines. Sur cette quantité 114,000 kilog. ont été exportés voie de Zibeftché à destination de la Serbie.

Huiles de sésame. — Importation 615,000 kilog. d'une valeur de 450,000 fr. de provenance française et turque.

Huiles de graines. — Il a été importé de cet article 1,730,000 kilog. d'une valeur de 1,200,000 fr. Provenance : France, Italie, Grèce et Turquie.

Huiles minérales. — Importation 235,000 kilog. Valeur 125,000 fr. Ce sont la Russie, l'Angleterre et la Roumanie qui expédient à Salonique la plus grande partie de ce produit.

Légumes et fruits. — Les fèves, 62,000 kilog., haricots, 140,000 kilog., pois et pois chiches, 908,000 kilog., pommes de terre, 69.000 kilog. et divers autres légumes frais et secs, 410,000 kilogrammes, ont été importés pour la plus grande partie de Grèce, de Bulgarie, de Roumanie et de Russie. Valeur approximative, 400,000 fr.

Les fruits frais, 1,786,000 kilog., les oranges, 346,000 kilog., les citrons, 800,000 kilog., les mandarines, 180,000 kilog., les figues sèches, 196,800 kilog., les noix et noisettes, 54,000 kilog., les dattes, 290,000 kilog., les raisins secs, 417,000 kilog., les olives vertes et noires, 612,000 kilog., sont des produits de Grèce, des îles de l'Archipel, de l'Italie et de l'Egypte. La France a fourni à elle seule les 95,000 kilog. d'arachides.

Total de l'importation 6,365,000 kilog., d'une valeur approximative de 2,100,000 fr.

Machines agricoles. — 39,900 kilog., valeur approximative, 75,000 fr. Provenance : Angleterre, France, Autriche.

Machines à coudre. — La Compagnie Singer importe la presque totalité de cet article qu'elle livre à des prix relativement bas, comparativement à ceux des machines de provenance allemande et autrichienne. Importation 80,000 kilog., valeur 200,000 fr.

Machines diverses. — 94,000 kilog. d'une valeur d'environ 220,000 fr. Provenance: Angleterre, Belgique, Autriche, France.

Manufactures. — Voici aussi exactement que possible le tableau des divers articles manufacturés importés en 1902:

Désignation.	Quantités. — Kilogrammes.	Valeur. — Francs.	Provenance.
Indiennes	480.000	2.150.000	Angleterre, Suisse, Mulhouse.
Tissus de coton. . . .	1.834.000	7.000.000	Angleterre, Italie, France.
Toile et cotonnades diverses	410.000	2.100.000	Angleterre, Autriche, Italie.
Tissus laine et coton .	260.000	1.800.000	France, Italie, Autriche
— — et lainages	128.000	1.350.000	France, Autriche, Angleterre, Italie.
Draperies	264.000	2.400.000	France, Angleterre, Italie, Allemagne, Autriche, Belgique.
Châles et cachemires.	36.600	200.000	France, Alsace, Suisse, Italie.
Doublures et satinettes.	85.000	220.000	Autriche, Suisse, Alsace, Italie.
Toiles à sacs et sacs.	1.800.000	1.100.000	Angleterre, France, Italie, Hollande.
Soieries fines.	34.000	1.000.000	France, Suisse, Italie.
— mixtes. . . .	50.000	1.200.000	— — — Autriche.
Tissus pour meubles et matelas	18.000	150.000	Suisse, Belgique.
Toiles d'emballage . .	175.000	290.000	France, Italie, Suisse.
Toile à voile et goudronnée	22.000	50.000	Italie, Autriche.
Tissus imperméables .	8.000	40.000	France, Angleterre.
Etoffes pour tapis . .	62.000	200.000	Angleterre.
Mouchoirs en couleurs.	137.000	900.000	Angleterre, Suisse, Italie
Flanelles de laine et de coton	240.000	1.050.000	Allemagne, Italie.
Velours soie	13.500	150.000	France, Alsace, Allemagne.
— soie et coton et coton	130.000	450.000	Alsace, Allemagne, Autriche.
Vêtements confectionnés	63.000	1.000.000	Autriche.
Lingerie confectionnée	100.000	800.000	France, Italie, Autriche.
Totaux. . . .	6.350.000	25.700.000	

L'Angleterre fournit la plus grande partie des madapolams, cotonnades blanchies, shirtings, indiennes de fantaisie, ainsi qu'une quantité considérable de serges, mérinos et une partie de la draperie. L'Italie a fourni la presque totalité des flanelles de coton et une grande partie des indiennes faisant ainsi concurrence pour ce dernier article à l'Angleterre. La France tient toujours le premier rang pour les tissus de soie et soie et laine mélangées. La lingerie confectionnée vient aussi de France ainsi que les draps de bonne qualité. Les vêtements confectionnés viennent tous d'Autriche, qui fournit cet article à bon marché. La Belgique nous expédie les toiles à voiles et à matelas. Les zéphyrs, toiles de Vichy et tissus d'ameublement nous arrivent d'Allemagne, de Suisse; une grande partie des velours est de provenance alsacienne et allemande. Les rubans en soie et soie et coton sont importés principalement de Saint-Etienne et de Berlin. L'Autriche fournit également une petite partie de cet article. Importation : 23,000 kilog., d'une valeur de 325,000 fr.

Mercerie, passementerie, bonneterie. — Les aiguilles, 2,800 kilog., sont de provenance autrichienne; les baleines, 1,500 kilog., de France, d'Angleterre; les bas et chaussettes, 58,000 kilog., d'Allemagne, de France, d'Italie; les corsets, 2,100 kilog., de France, d'Allemagne et d'Autriche; les cravates, 3,400 kilog., de France, de Suisse et d'Autriche; les dentelles, 14,000 kilog., d'Angleterre, d'Autriche, de Suisse ainsi que de Lyon et de Calais; les épingles, 5,300 kilog., d'Autriche; la ganterie, 1,800 kilog., de France, d'Italie et d'Autriche; les diverses merceries, boutons, élastiques, etc., 20,400 kilog., sont de provenance française, anglaise, autrichienne et belge; les passementeries diverses pour vêtements de dames et tresses diverses servant à soutacher les vêtements d'homme sont de fabrication française, autrichienne, allemande; les peignes, 7,300 kilog., nous viennent de France, d'Italie et d'Autriche. Total de l'importation, 137 800 kilog.; valeur 900,000 fr.

Métaux. — Voici en détail, les différents métaux importés en 1902 :

Désignation.	Quantités. — Kilogrammes.	Valeur. — Francs.	Provenance.
Acier	276.000	90.000	Angleterre, Autriche, Belgique, France.
Cuivre	107.000	270.000	Angleterre, Hollande.
Étain en verges	49.000	160.000	Angleterre.
Fils de cuivre	5.000	15.000	Angleterre, Hollande, France.
Fils de fer	71.600	25.000	France, Allemagne.
Fonte brute et ouvrée	130.000	40.000	Angleterre, Belgique.
Fers et fers fondus	52.000	9.000	Angleterre.
Fer et poutres et en barres	3.829.500	740.000	Belgique, Angleterre, Autriche.

Poutrelles de fer . . .	558.000	110.000	Autriche-Hongrie (par voie de Zibefiché).
Plomb en saumons . .	122.200	60.000	France, Belgique, Italie.
Grenaille de plomb. .	78.500	35.000	France, Italie.
Tuyaux en plomb. . .	64.000	32.000	France.
Tuyaux en fer	68.000	20.200	Angleterre.
Tôle	205.000	40.000	Angleterre, Hollande.
Zinc en feuilles. . . .	116.000	80.000	Hollande, Belgique, Allemagne, France.
Fer-blanc en feuilles .	221.000	56.000	Angleterre, Autriche.
Totaux	5.955.800	1.782.200	

Meubles. — L'Autriche et l'Italie ont importé 54.500 kilog. de meubles d'une valeur de 65,000 fr. L'installation depuis une dizaine d'années de deux fabriques de meubles à Salonique a arrêté dans une certaine mesure cette importation qui était assez importante.

Meules à moudre. — 27,800 kilog., provenance France : et Grèce et de l'intérieur de la Turquie pour les besoins des moulins à eau. Valeur 20,000 fr.

Maroquinerie et articles de sellerie. — Importation 18,500 kilog. d'une valeur de 100,000 fr. de provenance autrichienne, française, italienne et allemande.

Ombrelles et parapluies. — De ces articles il a été importé 38,000 kilog. d'une valeur de 200,000 fr. environ. La France a fourni l'article de luxe ; l'Autriche et l'Italie les qualités moyennes. Les qualités ordinaires proviennent de Constantinople. Cette année la Grèce a aussi fourni une faible quantité de cet article.

Papiers. — Voici les diverses qualités de papiers importés :

	Kilogrammes.	Francs.
Papier d'emballage	625.000	200 000
— blanc ordinaire.	303.000	100.000
— fin à écrire.	250.000	150.000
— à cigarettes	396.000	300.000
— peint	23.000	20.000
— carton	186.000	55.000
Totaux. . . .	1.783.000	825.000

La plus grande partie de ces articles est importée d'Autriche, d'Italie et d'Angleterre. La part de la France a été de 46.800 fr. La Hollande a fourni une partie des papiers d'emballage.

Parfumerie. — Autrefois l'importation de cet article était de beaucoup plus supérieure. La France fournissait la plus grande quantité des savons parfumés, eaux de toilette et essences. La création à Salonique, depuis environ six ans, d'une petite distillerie qui se sert du reste d'essences importées de l'étranger pour préparer ses produits parfumés, a contribué, en grande

partie, à diminuer l'entrée de cet article de l'étranger. Importation : 64,000 kilog. Valeur : 250,000 fr.

La France n'a fourni que pour 95,000 fr., le reste est de provenance allemande, anglaise, italienne et autrichienne.

Peaux salées et brutes. — Importation : 1,035,000 kilog. d'une valeur approximative de 1,300,000 fr. Les Indes et l'Afrique fournissent presque la totalité des peaux qui sont travaillées dans les tanneries du pays. Il en a été transporté sous pavillon français 241,800 kilog.

Pâtes alimentaires, conserves, confiseries. — Il a été importé en 1902 : 72,000 kilog. de pâtes alimentaires, 23,000 kilog. de biscuits, 170,000 kilog. de poissons salés, 11,500 kilog. de sardines en barils, 14,000 kilog. de sardines en boîtes, 16,000 kilogrammes de caviar rouge, 1,800 kilog. de caviar noir et boutargue, 46,000 kilog. de divers légumes en conserve, 4,500 kilogrammes de saucissons et jambons, 12,000 kilog de chocolat, 14,000 kilog. de bonbons et confiseries diverses, 18,000 kilogrammes de lait condensé, soit un total de 402,800 kilog., d'une valeur de 410,000 fr. environ. L'Italie fournit la plus grande partie des pâtes alimentaires ainsi qu'une partie de la confiserie, des légumes en conserves et des saucissons. La France fournit les sardines et une partie des pâtes. Les biscuits et les poissons salés sont de provenance anglaise et russe. Le chocolat est de provenance italienne, suisse et française. Les caviars sont fournis par la Russie. Les sardines en barils viennent de Constantinople et de France. Le lait condensé pour les besoins des monastères du mont Athos est de provenance suisse.

Pétrole. — C'est toujours la Russie qui approvisionne la Macédoine ainsi que la Serbie par voie de Zibeïtché. Importation totale : 420,000 caisses pesant 13 millions de kilogrammes, d'une valeur de 2 millions de francs.

La Roumanie a également importé une faible quantité de ce produit mais d'une qualité inférieure.

Sur les 13 millions de kilogrammes, 755,000 kilog. ont été exportés voie de Zibeïtché pour les besoins de la Serbie.

Quincaillerie et serrurerie. — Il a été importé 16,900 kilogrammes de serrurerie, 2,000 kilog. de robinets de cuivre pour les besoins de la Compagnie des Eaux en particulier, 14,800 kilog. de ressorts et essieux de voitures, 14,000 kilog. de cadenas en fer et en cuivre, 5,800 kilog. de presses à copier, 13,000 kilog. de plateaux en fer peint ou emaillé, 6,200 kilog. de limes, 52,000 kilog. d'outils, rasoirs, canifs, ciseaux et autres instruments et 189,000 kilog. de tabatières en métal, fermetures de portes et fenêtres et autres articles de quincaillerie. En tout, 313,700 kilog. d'une valeur de 2 millions de francs.

Provenance : Allemagne, Autriche, Italie, Angleterre. La part de la France a été d'environ 360,000 fr.

Riz. — La plus grande partie de cet article nous arrive des

Indes par transbordement à Trieste et Gênes. L'Égypte, l'Italie et la Hollande nous envoient les qualités supérieures. Importation totale 3,955,000 kilog. d'une valeur de 1,170,000 fr.

Savons. — Quoique Salonique possède, comme il a été déjà dit six petites savonneries qui fabriquent des savons ordinaires pour les besoins locaux, l'importation de cet article est encore assez considérable. La France qui, en 1900 avait fourni 544 tonnes d'une valeur de 250,000 fr. environ ne nous a expédié en 1902 que 133,400 kilog. valant environ 65,000 fr. Ce sont la Grèce, les îles de l'Archipel et la Crète qui ont fourni la presque totalité de cet article, soit 1,230,500 kilog. d'une valeur approximative de 620,000 fr.

Ustensiles de ménage. — Sous cette dénomination, il faut entendre les articles en fer émaillé, les couverts, la coutellerie, les lampes à pétrole, les brocs en fer émaillé, en fer battu, en zinc, les diverses formes à patisserie, moulins à moudre, etc., etc. Total de l'importation 331,000 kilog., valeur 450,000 fr. Provenance : France, Allemagne, Autriche, Italie, Angleterre, Turquie.

Vins et liqueurs. — Les vignes de la région de Niaousta et Gumendjé ayant été atteintes du mildiou et ne produisant plus la même quantité de vin qu'autrefois, plusieurs viticulteurs ont déraciné leurs vignes pour y planter des mûriers. Aussi l'importation des vins grecs a-t-elle été considérable en 1902. Les vins fins en bouteilles et les liqueurs sont principalement de provenance française et italienne. Les rhums, les cognacs et eaux-de-vie viennent de France, Grèce et Angleterre.

Voici un tableau détaillé des boissons importées à Salonique en 1902:

	Litres.	Francs.
Cognacs et eaux-de-vie .	35.500	100.000
Rhum	10.500	12.000
Chliva.	3.000	3.000
Vin	561.800	250.000
Liqueurs diverses.	13.200	35.000
Totaux	624.000	400.000

Verreries, vitres, faïences et porcelaines. — Il a été importé 228,000 kilog. de bouteilles vides, 190,000 kilog. de faïences; 19,000 kilog. de glaces; 285,000 kilog. de verrerie ordinaire; 12,500 kilog. de verrerie fine; 900,000 kilog. vitres et carreaux; 115,000 kilog. de porcelaine. Valeur approximative 1.100,000 fr.

La Belgique tient toujours le premier rang pour l'importation des vitres. Les autres articles nous arrivent d'Autriche, Allemagne, Hollande, Angleterre et Italie. La France ne prend qu'une faible part à cette importation.

Colis postaux ordinaires. — Salonique a reçu 11,510

colis postaux contenant principalement des articles de mode provenant de France, d'Autriche, d'Italie, d'Allemagne, d'Angleterre et de Suisse. Valeur 480,000 fr.

Voici le tableau des quantités et valeurs des principales marchandises importées à Salonique en 1902.

Désignation des articles.	Kilogrammes.	Francs.
Allumettes	342.000	325.000
Alcools et spiritueux	3.400.000	1.280.000
Bière	150.600	80.000
Articles de mode et chapellerie	26.000	400.000
Beurre et fromage	169.000	300.000
Bijouterie, horlogerie, orfèvrerie	23.000	450.000
Bois de construction	1.860.000	600.000
Bougies	185.000	190.000
Café	1.985.000	1.700.000
Cartes à jouer	28 500	58.000
Charbon de terre	15.800.000	390.000
Chaussures	48.000	300.000
Chaux hydraulique, ciment et plâtre	1.780.000	55.000
Clous et pointes de Paris	1.820.000	630.000
Cochenille et Indigo	33.700	250.000
Cordes et ficelles	284.000	350.000
Coton	640.000	600.000
Couleurs et vernis	180.000	220.000
Cuirs pour semelles	350.000	1.000 000
— empeignes	206.000	1.600.000
Droguerie et produits chimiques	1.672.050	2.050.000
Farines et semoules	4.400.000	1.015.000
Ferronnerie	415.000	350.000
Fez	80.000	750.000
Fil à coudre	100.000	600.000
Fil de coton dit coton filé	1.280.000	4.000.000
Fil de laine	85.000	300.000
Fil d'argent et doré	27.000	450.000
Fourrures	39.500	400.000
Graines de vers à soie	2.000	200 000
Huiles d'olive	904 000	1.000.000
— de sésame	615.000	450.000
— de graines	1.730.000	1.200.000
— minérales	235.000	125.000
Légumes et fruits	6.365.000	2.100.000
Machines agricoles	39.900	75.000
— à coudre	80.000	200.000
— diverses	94.000	220.000
Manufactures	6.350.100	25.700 000
— rubans soie et soie et coton	23.000	325.000
Mercerie, passementerie, bonneterie	137.800	900.000
Métaux	5.955.800	1.782.200
Meubles	54.500	65.000

Désignation.	Kilog.	Francs.
Meules à moudre	27.800	20.000
Maroquinerie et articles de sellerie	18.500	100.000
Ombrelles et parapluies	38.000	200.000
Papiers	1.783.000	825.000
Parfumerie	64.000	250.000
Peaux salées et brutes	1.035.000	1.300.000
Pâtes alimentaires, conserves et confiseries	402.800	410.000
Pétrole (420,000 caisses)	13.000.000	2.000.000
Quincaillerie et serrurerie	313.700	2.000.000
Riz	3.955.000	1.170.000
Savons	1.230.500	620.000
Ustensiles de ménage	331.000	450.000
Vins, liqueurs et cognacs	624.000	400.000
Verreries, vitres, faïence et porcelaine	1.749.500	1.100.000
Divers	750.000	900.000
	85.318.250	66.780.200
Colis postaux : 11.510 colis		480.000
Total de l'importation		67.260.200

Voici un tableau détaillé des principaux articles importés de France pendant l'année 1902 :

Désignation.	Kilog.	Francs.
Amidon	4.000	1.800
Arachides	95.000	26.000
Asphalte	37.000	14.000
Articles de Paris et de mode	4.800	110.000
— de photographie	3.900	10.000
Articles de ménage	9.000	13.500
Bougies	8.500	8.000
Bouteilles vides	10.200	21.000
Briques	225.000	20.000
Café	471.000	427.000
Cartes à jouer	6.400	8.500
Caoutchouc ouvré	5.000	13.000
Chaux hydraulique	300.000	8.700
Ciment et plâtre	896.000	30.000
Cirage	46.500	38.000
Clouterie	47.000	16.000
Cochenille	8.000	19.000
Cordages	9.700	10.000
Couleurs et vernis	27.900	26.500
Couffins	10.000	8.000
Cuirs pour semelles	50.500	160.000
— pour empeignes	66.000	465.000
Droguerie	54.500	140.000

	Kilogrammes.	Francs.
Eaux minérales	22.500	12.000
Encre	4.800	9.000
Faïence et porcelaine	26.000	13.000
Farine	300.500	65.000
Ferronnerie	62.500	55.000
Graines de vers à soie	1.400	140.000
Huile d'olive	6.000	11.000
— de graines	102.000	69.000
— de sésame	490.000	385.000
— de colza	11.500	9.000
— minérales	9.500	4.800
Indigo	2.800	28.000
Librairie	4.600	6.000
Machines agricoles et outils	9.800	25.800
— diverses	2.500	8.000
Matériel de chemin de fer	14.800	24.000
— d'usine à gaz	1.500	5.000
Manufactures :		
Tissus de coton et cotonnades	30.800	230.000
— de laine et coton	30.000	500.000
— de laine	34.000	680.000
— de soie et soie mixtes	8.500	425.000
Draperie	5.200	69.000
Mercerie, bonneterie, passementerie	28.200	250.000
Métaux :		
Acier	22.700	6.000
Fils de fer et cuivre	2.800	4.000
Plomb en saumons	72.000	29.000
— de chasse	35.000	17.000
Toiles métalliques	5.000	6.000
Zinc en feuilles	15.800	10.500
Meules à moulin	15.600	12.000
Ocre	44.000	4.500
Orfèvrerie, bijouterie, horlogerie	1.400	90.000
Papier à écrire	11.500	12.000
— à cigarettes	23.500	25.000
— peint	6.800	6.000
— d'emballage et cartons	10.000	3.800
Parfumerie	13.800	95.000
Peaux salées et brutes	241.800	265.000
Produits alimentaires :		
Pâtes et biscuits	62.800	35.000
Conserves	16.000	19.000
Confiserie	4.800	12.000
Fromages	3.000	8.000
Produits chimiques :		
Acides divers	10.000	12.000
Sulfate de fer	23.000	1.400
— de cuivre	2.500	1.600
Litharge	40.500	16.800

	Kilogrammes.	Francs.
Quincaillerie et serrurerie	55.800	360.000
Savon	133.400	65.000
Verrerie et glaces	11.500	10.000
Vins, liqueurs et spiritueux	66.500	120.000
Divers	310.000	600.000
Colis postaux	20.800	250.000
Total	4.887.600	6.705.200
Marchandises importées du Nord de la France par vapeurs étrangers	1.665.000	1.830.000
Total général	6.552.600	8.535.200

Suit le mouvement de la navigation :

NAVIGATION.

Le mouvement général de la navigation marchande présente les résultats suivants :

		Navires.	Tonneaux.
Vapeurs :	Entrée	919	851.454
—	Sortie	919	851.383
	Totaux	1.838	1.702.837
Voiliers :	Entrée	2.054	58.445
—	Sortie	2.009	57.595
	Totaux	4.063	116.040
Vapeurs et voiliers réunis :	Entrée	2.973	909.899
—	Sortie	2.928	908.978
	Totaux	5.901	1.818.877

Voici le tableau comparatif des trois dernières années :

		Vapeurs.		Voiliers.	
		Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
1900.	Entrée et sortie réunies.	1.446	1.216.591	4.896	126.695
1901.	—	1.683	1.457.555	4.096	116.816
1902.	—	1.838	1.702.837	4.063	116.040

Il résulte de cette statistique que le mouvement de la navigation à vapeur suit une progression régulière.

On constate en effet pour l'année 1902 une augmentation de 155 vapeurs avec 145,282 tonneaux sur celle de 1901 et de 392 vapeurs avec 386,246 tonneaux sur le mouvement de 1900.

Par contre le nombre et le tonnage des voiliers suivent une marche descendante. Les 4,896 navires jaugeant 126,695 ton-

neaux que l'on comptait en 1900 sont tombés en 1902 à 4,063 avec 116,040 tonneaux seulement ce qui fait une diminution de 833 unités et de 10,655 tonneaux.

Voici pour 1902 la part de chaque pavillon entrée et sortie réunies :

		Nombre.	Tonnage.
		—	—
Allemagne	Vapeurs	90	112.150
Angleterre	—	116	255.474
Autriche-Hongrie	—	261	307.103
Belgique	—	36	58.266
Espagne	—	6	6.976
France	—	126	201.938
Grèce	—	453	159.761
Grèce	Voiliers	488	27.220
Hollande	Vapeurs	54	51.330
Italie	—	125	191.787
—	Voiliers	2	492
Russie	Vapeurs	112	154.898
Suède et Norvège	—	6	3.338
Turquie	—	403	199.768
—	Voiliers	3.561	87.470
Samos	—	12	858
	Totaux	5.901	1.818.877

L'Allemagne qui ne figurait en 1901 que pour 48 vapeurs, en compte, en 1902, 90 avec un tonnage qui a également presque doublé. Cette augmentation sensible provient en partie de l'extension du commerce de ce pays avec l'Orient et principalement avec la Macédoine. La part que prend ce pavillon dans l'exportation des produits de notre région est due à l'initiative intelligente des agents commissionnés que la Deutsche Levant Linie possède dans le bassin de la Méditerranée. La création d'un service direct a également favorisé le développement des échanges. Dans cette augmentation figurent aussi 10 vapeurs de la Compagnie Freitas qui ont touché irrégulièrement notre port

L'Angleterre reprend au point de vue du tonnage, le rang qu'elle occupait avant les événements du Transvaal. De 86 vapeurs avec 125,392 tonneaux en 1900, elle a passé en 1901 à 134 navires avec 193,450 tonneaux. Elle compte cette année 166 vapeurs avec 255,474 tonneaux presque le double de bateaux et tonnage qu'en 1900.

La Belgique a une augmentation de 4 vapeurs avec 11,934 tonneaux. Le pavillon belge enlève, en partie, depuis quelques années les marchandises exportées autrefois pour le Nord de la France par des vapeurs français.

D'autre part, certains industriels du Nord de la France ont, paraît-il, trouvé avantageux de diriger les marchandises des-

tinées pour l'Orient sur Anvers pour être embarquées sur les vapeurs de la Compagnie belge Adolf Deppe ou de la Compagnie allemande Deutsche Levante Linie qui font les escales du Levant.

Plusieurs maisons d'expédition à Anvers ont établi des services de groupages maritimes qui non seulement offrent des conditions exceptionnelles de bon marché pour les exportations d'une certaine importance mais facilitent surtout l'expédition des petits colis.

Il y a lieu d'observer qu'une expédition de 200 kilog. ne paierait d'Anvers à Salonique que 9 fr. 80 tandis que cette même expédition faite d'un port de la France coûterait de 13 à 14 fr.

Le pavillon français (Compagnie des Messageries Maritimes et Compagnie Fraissinet) compte 14 vapeurs avec 42,486 tonneaux de plus qu'en 1901. L'insuffisance du matériel de ces deux sociétés maritimes qui desservent notre port ne permettra de longtemps encore à notre transit de retrouver le rang qu'il occupait autrefois à Salonique. Il est à noter cependant que la France arrive à la troisième place au point de vue du tonnage. Elle figure en 1902 pour 18 0/0 du tonnage total des vapeurs alors qu'en 1901 elle ne représentait que le 10 0/0.

L'extension des services de la Deutsche Levante Linie établie depuis 1890 et plus récemment ceux de la Compagnie belge Adolf Deppe, d'Anvers et de la Compagnie allemande Freitas (ces derniers quoique irréguliers) ont enlevé aux compagnies françaises une grande partie des marchandises que leurs paquebots transportaient autrefois à destination du nord de la France, de l'Angleterre et même pur Anvers.

Les agents de ces sociétés étrangères de navigation ayant sans doute plus de latitude pour l'établissement du prix du fret, ont toujours traité avec les négociants exportateurs sans être obligés d'en référer à leurs directions et d'en attendre des instructions. Ce n'était pas le cas des représentants de nos Compagnies qui, jusqu'à ces temps derniers, ne pouvaient baisser le taux du fret fixé, avant de consulter leurs administrations. En attendant les exportateurs trouvaient l'occasion et de meilleures offres pour charger leurs marchandises sur les vapeurs des compagnies concurrentes.

En ce qui concerne les importations des marchandises sous pavillon français, les frets et surtout les frais supplémentaires tels que droit de connaissement, timbre, camionnage, etc., sont trop onéreux pour les petits colis. Plusieurs négociants hésitent à passer des commandes en France sous prétexte que la marchandise est grevée de frais généraux trop élevés.

J'apprends cependant que la maison d'expédition Marie, Moreau et Cie de Marseille vient d'organiser également un service de groupage de Marseille pour notre port. Les Saloniciens qui ont commencé à se servir de cet intermédiaire ont trouvé un

certain avantage sur les frais de transport, avantage qui est loin encore d'être comparé à celui d'Anvers-Salonique par les bateaux de la Compagnie « Adolf Deppe ».

Le pavillon hellène compte cette année 22 vapeurs avec 12,978 tonneaux et 119 voiliers avec 4,061 tonneaux de plus qu'en 1901.

La Turquie qui figurait en 1901 avec 331 vapeurs et 137,713 tonneaux, compte en 1902, 403 navires avec 199,768 tonneaux. Cette augmentation est due en partie à l'arrivée dans notre port d'un certain nombre de vapeurs qui, dans le courant de cette année, ont transporté des troupes et débarqué des munitions pour le IIIe corps d'armée qui a été renforcé à cause des évènements de Macédoine.

Quant aux voiliers sous pavillon turc, leur nombre est en diminution de 131 navires avec 5,269 tonneaux comparé avec les chiffres de 1901.

La Hollande compte un surplus de 2 vapeurs et un tonnage de 9,176 tonneaux.

L'Espagne est restée stationnaire avec 6 navires à vapeur. Son pavillon n'a plus paru depuis près de 6 mois.

La Suède et Norvège passe de 2 vapeurs à 6 avec une augmentation de 1,342 tonneaux.

Par contre :

L'Autriche-Hongrie est en diminution de 5 vapeurs. Cependant le tonnage de l'année 1902 est supérieur de 5,229 tonneaux à celui de 1901.

La Bulgarie a supprimé le service qu'elle avait établi en 1900.

L'Italie a subi aussi une diminution de 19 vapeurs avec seulemcnt 2,305 tonneaux.

La Russie ne compte en 1902 que 112 vapeurs avec 154,898 tonneaux, alors qu'elle figurait en 1901 avec 122 vapeurs et 165,988 tonneaux.

En résumé l'accroissement de 122 navires avec 244,506 tonneaux pour l'exercice 1902 provient, comme il a été dit ci-dessus, de la reprise des services des compagnies anglaises, d'une plus grande régularité mise par les « Messageries Maritimes », à desservir l'escale de Salonique, du développement des lignes de la Compagnie « Deutsche Levante Linie », de la présence dans notre port de quelques vapeurs de la Compagnie allemande « Freitas » et d'un grand nombre de bâtiments turcs affrétés par le gouvernement ottoman pour ses transports militaires.

H. Vernazza,

Vice-Consul de France.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 31 DECEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 301

Possessions anglaises d'Asie

ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS

Les Etats fédérés malais en 1902. Commerce.—Agriculture.—Industrie.—Mines.

VENTE AU NUMERO

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR

3, rue Feydeau, Paris (2e).

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL

53, rue Lafayette, Paris (9e)

Prix du fascicule : 20 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Pri .
281.	—	**Pays-Bas** : Mouvement commercial de Rotterdam en 1902	» 20
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902	» 30
287.	—	**Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie** : Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902	» 20
289.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902	» 20
290.	—	**Égypte** : Commerce extérieur de l'Égypte en 1902	» 20
291.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Honduras) : Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902	» 20
292.	—	**Espagne** : Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902	» 30
293.	—	**Turquie** : Commerce du vilayet d'Andrinople en 1902	» 10
294.	—	**République cubaine** : Situation économique et industrielle de la province de Santiago-de-Cuba, année 1902	» 10
295.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : État de l'industrie cotonnière dans l'Inde, au 31 mars 1903	» 10
296.	—	**Turquie** : Situation économique et commerciale du vilayet de Mossoul en 1902	» 10
297.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Transvaal) : Situation économique du Transvaal en 1902. — Importation. — Exportation. — Commerce français. — Travail des mines. — Situation des banques. — Renseignements généraux et divers.	» 20
298.	—	**Mexique** : Commerce extérieur du Mexique durant l'année fiscale 1902-1903. — Industrie. — Navigation. — Le commerce français au Mexique	» 20
299.	—	**Possessions hollandaises d'Océanie** (Java) : Situation économique de l'Inde néerlandaise en 1902-1903	» 40
300.	—	**Turquie** : Mouvement commercial et maritime de Salonique en 1902	» 20

POSSESSIONS ANGLAISES D'ASIE

ÉTABLISSEMENTS DES DÉTROITS.

Les Etats fédérés malais en 1902. — Commerce. Agriculture. — Industrie. — Mines.

Singapore... Avant de commencer l'étude commerciale, industrielle et agricole de ces pays encore peu connus (du moins en Europe) il me semble utile d'en faire un court résumé historique. Nous verrons ensuite comment, sous la protection et la direction de l'Angleterre, ces contrées ont pu progresser d'une façon prodigieuse, en un nombre d'années relativement très court. Il faut cependant ajouter que cette partie du monde est remarquablement riche et qu'il ne lui fallait que l'ordre et la paix pour pouvoir prospérer. C'est le mérite de l'Angleterre de les lui avoir donnés.

Les États fédérés malais sont au nombre de quatre : Pérak, Selangor, Négri Sembilan (à l'ouest de la chaîne qui divise la péninsule malaise du Nord au Sud) et Pahang, à l'Est.

Dès 1874, à la suite d'un traité intervenu entre l'Angleterre et le sultan, un résident anglais fut envoyé à Pérak comme conseiller du souverain, en ce qui concerne l'établissement et la perception des impôts, ainsi que l'administration générale du pays. Ce fonctionnaire anglais ayant été assassiné en 1875 à Pérak, des troupes y furent envoyées pour se saisir des coupables; mais elles rencontrèrent une telle opposition qu'il fut nécessaire d'envoyer des renforts. Les rebelles furent dispersés, les assassins châtiés, et le sultan, ainsi que quelques chefs indigènes supposés être les instigateurs du crime, bannis et déportés aux Seychelles. Dans une proclamation du gouverneur de Singapore, publiée le 1er juin 1876, après le rétablissement de la paix, il est dit que : « Les États protégés malais pourront « continuer à recevoir l'assistance administrative de fonction- « naires anglais dénommés résidents ».

Depuis lors, des résidents anglais n'ont pas cessé de figurer dans le personnel gouvernemental des différents petits États malais de la péninsule.

En 1887, un Anglais fut nommé agent auprès du Sultan de Pahang. L'année suivante, un sujet anglais ayant été assassiné

dans ce pays, des négociations furent engagées et l'agent prit le titre et les fonctions de « résident ».

Au mois d'août 1895, à la suite d'une convention passée entre le gouverneur de Singapore et les chefs de neuf petits États malais, une fédération fut fondée sous le titre de « Négri Sembilan » (en malais : les neuf pays). Un résident fut nommé pour la gouverner.

Il ne restait plus qu'à réunir, dans une même fédération, les États malais déjà gouvernés par des fonctionnaires anglais. Ce fut l'œuvre de sir Frank Swettenham, actuellement gouverneur des Établissements des Détroits : le 1er juillet 1896, il était nommé résident général des États fédérés : Pérak, Selangor, Pahang et Negri Sembilan.

Chaque État est gouverné par un conseil dont les membres sont : le sultan, le résident et les principaux fonctionnaires anglais et quelques chefs malais influents.

Toutes les branches de l'administration sont dirigées par des Anglais ayant sous leurs ordres, dans les situations importantes, des fonctionnaires de la même nationalité. Les postes subalternes sont confiés à des indigènes malais, chinois, indiens ou à des eurasiens (métis portugais).

Les résidents des différents États sont soumis à l'autorité directe du résident général et du gouverneur de Singapore qui est en même temps haut commissaire des États fédérés malais. Un certain nombre de fonctionnaires dits « fédéraux » apportent leur concours au résident général et ne s'occupent que des intérêts généraux de la fédération, sans s'immiscer dans l'administration de chaque État.

Cette organisation est en somme celle que nous avons adoptée en Indo-Chine, le résident général ayant à peu près les mêmes pouvoirs que le gouverneur général de notre colonie, et les résidents de Pérak, Selangor, etc..., ceux des résidents supérieurs en Annam, Tonkin, etc.

Le chiffre total de la population, tel qu'il a été donné par le recensement du 1er mars 1901, est de 678,595 habitants se divisant ainsi :

Pérak, 329,665 ; Selangor, 168,789 ; Negri Sembilan, 96,028 ; Pahang, 84,113.

En 1891, on ne comptait que 424,218 habitants, d'où une augmentation, en dix ans, de près de 70 0/0.

Le budget des recettes des quatre États fédérés s'est élevé, en 1902, à 20,550,543 dollars et celui des dépenses à 15,986,247 dollars, soit un excédent de recettes de 4,564,296 dollars.

Le tableau suivant donne les recettes et les dépenses depuis l'année 1896, date à laquelle la fédération a été créée.

Années.	Recettes.	Dépenses.
	(En dollars.)	
1896	8.434.083	8.598.147
1897	8.296.687	8.795.313
1898	9.364.467	11.110.042
1899	13.486.410	11.499.478
1900	15.609.807	12.728.930
1901	17.541.507	17.273.158
1902	20.550.543	15.986.247

Les dépenses ont augmenté, en sept ans, de 86 0/0, alors que les recettes progressaient dans la proportion de 2 à 5, c'est-à-dire 150 0/0.

Voici, pour l'année qui nous occupe, comment se répartissent les recettes et les dépenses :

Recettes.

Propriétés domaniales	Dollars.	661.667 53
Ventes de terrains		210.794 47
Forêts		277.874 94
Location d'immeubles		2.601 07
Droits de licences, permis, patentes, etc.		3.984.262 80
Droits de douane (entrée et sortie)		10.821.409 16
Droits de port et d'ancrage		19.428 47
Amendes		194.630 38
Droits d'enregistrement		49.658 45
Remboursements		412.279 61
Intérêt sur sommes placées ou en dépôt		279.251 83
Postes et télégraphes. Timbres		241.944 10
Chemins de fer		2.856.640 45
Divers		19.992 27
Municipalités		518.108 09
Total		20.550.543 62

Dépenses.

Traitements	Dollars.	3.189.615 10
Autres charges		2.121.123 »
Traitements des chefs indigènes		438.059 86
Pensions de retraite		196.217 87
Transports		10.100 »
Intérêts sur sommes empruntées		162.462 07
Terrains expropriés		11.162 44
Services divers		212.613 94
Travaux publics et bâtiments (dépenses ordinaires)		239.501 43
— (dépenses extraordinaires)		1.182.043 93
Rues, routes et ponts (dépenses ordinaires)		1.114.334 97
— (dépenses extraordinaires)		695.034 99
Travaux publics. Budget supplémentaire		481.973 68
Travaux municipaux		213.820 95
Chemins de fer		5.467.529 12
Dépenses spéciales		250.653 84
Total		15.986.247 19

Les chiffres suivants montrent les recettes et les dépenses pour chaque État :

États.	Recettes.	Dépenses.
	(En dollars).	
Pérak..	10.320.774	8.040.698
Selangor. . . .	7.978.736	5.573.549
Negri Sembilan.	1.832.723	1.769.756
Pahang	418.311	602.244

Au 31 décembre 1901, les États fédérés malais possédaient, à leur crédit, une somme nette de 5,296,425 dollars. A la fin de l'année 1902, les excédents budgétaires ont atteint le chiffre de 9,860,822 dollars.

L'Etat de Pahang, plus pauvre que les autres, ou du moins moins ouvert et dont les richesses sont moins exploitées, à cause de sa situation géographique, a dû emprunter à ses voisins une somme de 3,691,000 dollars qui lui a été avancée sans intérêts.

L'Angleterre n'entretient pas de troupes européennes ou indigènes dans les États fédérés. L'ordre est maintenu par la police et le « Régiment des Guides ».

Les forces de police s'élèvent à 2,144 hommes, y compris 34 officiers européens et 2 officiers indigènes. Les « constables » sont des Malais et des Indiens. La police secrète comprend de nombreux Chinois.

Le « Régiment des Guides » est une troupe fédérale. Les officiers sont naturellement de nationalité anglaise et, sauf de rares exceptions, proviennent de régiments anglais. Ils obtiennent un congé de 5 ans et contractent un engagement de même durée dans les « Guides ».

Les hommes de troupe sont des Indiens recrutés dans le Punjab ; ils s'engagent pour une période de 5 ans renouvelable au maximum deux fois.

Le régiment comprend : 1° 6 compagnies formées chacune de 3 sergents, 3 caporaux, 4 soldats de première classe, 90 soldats et 2 clairons, commandés par un officier européen (capitaine ou lieutenant) et un officier indigène ;

2° Une batterie d'artillerie dont l'effectif est le suivant : un officier européen, 2 officiers indigènes, 2 maréchaux-des-logis, 2 brigadiers, 2 soldats de première classe, 43 artilleurs et 1 trompette ;

3° Une compagnie de dépôt destinée à compléter les rangs avec : 1 officier indigène, 5 sous-officiers et 50 hommes.

Soit au total 717 sous-officiers et soldats, 9 officiers indigènes 7 officiers européens, sous le commandement d'un officier supérieur, qui a le grade de lieutenant-colonel dans l'armée anglaise.

L'armement de la batterie consiste en 3 canons de montagne

tirant des obus de 7 livres, et 2 canons de campagne tirant des obus de 15 livres, ces deux derniers prêtés par Singapore.

L'infanterie est armée du fusil Lee-Enfield à magasin.

Les frais d'entretien de ce régiment se sont élevés, pour 1902, à 345,280 dollars.

COMMERCE.

Les statistiques commerciales n'ont pas été, jusqu'à présent, tenues pour l'ensemble de la fédération ; chaque État relève, comme il l'entend, les entrées et les sorties des marchandises. Il en résulte que les articles exportés, d'un État quelconque, par un port d'un État voisin, figurent à l'exportation de ces deux pays. Il en est de même pour l'importation. En outre, tout le commerce des États fédérés se faisant par l'intermédiaire de Singapore ou de Penang, il est impossible de connaître l'importance des affaires traitées avec chacun des pays d'Europe. Même les marchandises simplement transbordées figurent à l'importation comme provenant de l'une de ces deux villes. Les chiffres que nous donnons ci-dessous sont donc seulement approximatifs.

Pour remédier en partie à ces inconvénients, des mesures ont été prises, dès le commencement de cette année (1903), pour que les statistiques commerciales soient faites comme si les quatre États malais n'en formaient qu'un.

Pour l'année 1902, il faut nous contenter des chiffres suivants publiés par chacun des États fédérés ; leur total donnera approximativement le mouvement commercial de la Fédération.

Etats.	Importation.	Exportation.	Total.
		(En dollars.)	
Pérak	17.087.359	35.295.949	52.383.308
Selangor.	21.201.078	25.025.614	46.226.692
Negri Sembilan. .	6.599.014	8.055.781	14.654.795
Pahang	869.789	2.972.900	3.842.689
Total	45.757.240	71.350.244	117.107.484

Près de trois millions de dollars, en billets de banque, inclus dans le total des importations, ne devraient pas figurer dans les statistiques commerciales.

Il est intéressant de comparer les progrès accomplis depuis 1896 ; voici les chiffres, pour chaque État, depuis cette époque, en milliers de dollars :

IMPORTATION.

Années.	Pérak.	Selangor.	Negri Sembilan.	Pahang.	Total.
1896. .	8.713	9.131	2.123	1.180	21.147
1897. .	10.075	11.407	2.291	1.226	24.999
1898. .	10.759	13.045	2.165	1.147	27.116
1899. .	11.615	18.008	2 609	1.531	33.763
1900. .	14.741	18.406	4.281	973	38.401
1901. .	16.219	17.845	4.496	962	39.522
1902. .	17.087	21.201	6.599	869	45.756

EXPORTATION.

Années.	Pérak.	Selangor.	Negri Sembilan.	Pahang.	Total.
1896. .	14.289	12.006	1.234	865	28.394
1897. .	14.442	12.246	2.806	1.652	31.146
1898. .	16.702	13.779	3.199	1.559	35.239
1899. .	25.707	20.894	6.231	2.062	54.894
1900. .	29.190	21.798	7.048	2.322	60.358
1901. .	28.264	24.520	7.665	2.656	63.105
1902. .	35.295	25.025	8.055	2.972	71.347

L'augmentation, pour l'ensemble des quatre États, a donc été de 116 0/0 pour l'importation et de 151 0/0 pour l'exportation.

Le progrès est régulier, chaque année amenant une amélioration sur la précédente. Cette situation, particulièrement favorable, montre d'une manière certaine l'accroissement continu de la richesse, surtout si l'on rapproche les excédents de l'exportation sur l'importation des excédents budgétaires.

Au point de vue commercial, les progrès ont été surtout considérables pour les Negri Sembilan et Pahang. Cela tient à ce qu'avant 1896, ces deux États étaient à peine ouverts aux Européens, alors que les richesses de Pérak et Selangor étaient déjà exploitées depuis de longues années. La Fédération, qui fut un bienfait pour ces deux derniers pays, en fut un bien plus grand pour les deux autres.

Malgré cela, Pahang, à cause de sa situation sur la côte Est, se trouve encore fort en retard. Pendant la mousson de Nord-Est, il est presque impossible aux navires d'entrer dans des ports peu ou pas protégés, comme Kuala, Pahang. Aussi les capitaines refusent-ils de s'y rendre, et il en sera de même tant que l'on n'aura pas créé des abris sûrs, sur cette côte où les ports naturels n'existent pas. C'est surtout par la construction de routes et de chemins de fer reliant Pahang aux autres Etats fédérés, que la mise en valeur de cet immense territoire pourra être obtenue.

Mines.

La Péninsule malaise est connue depuis de longues années pour ses richesses minières et spécialement l'étain. Elle fournit à elle seule environ les trois quarts de la production mondiale.

Malgré les pronostics pessimistes émis de divers côtés sur l'épuisement prochain des mines, la production pendant l'année 1902 a été encore sensiblement égale à celle de 1901, qui était cependant considérée comme extraordinaire. Elle a atteint le chiffre de 780,872 piculs, soit 46,480 tonnes.

De ce fait, les Etats fédérés malais ont perçu des droits s'élevant à 8,438,776 dollars.

Les chiffres suivants donnent l'exportation pour chaque Etat, comparée avec celle de 1901 :

Etats.	1901.	1902.
	(En piculs.)	
Pérak	385.066	405.878
Selangor	302.598	278.368
Negri Sembilan	75.243	73.512
Pahang	22.340	23.114
Total	785.247	780.872

Le chiffre de 405,878 piculs, soit 24,350 tonnes, est le plus élevé qui ait jamais été atteint à Pérak, le pays le plus riche de la Péninsule en étain. On prévoit que ces chiffres se maintiendront, les méthodes employées pour l'extraction du minerai s'améliorant de jour en jour. A la main-d'œuvre indigène, les compagnies substituent l'emploi des machines, qui devient de plus en plus général.

Les trois autres pays de la Fédération présentent, au contraire, une diminution dans leur production, qui peut être attribuée à la quantité anormale des pluies survenues durant les derniers mois de l'année. Certaines mines ont été inondées et il a fallu perdre un temps considérable avant que l'exploitation puisse être reprise.

De nouvelles mines ont été ouvertes à Selangor et dans les Negri Sembilan; on espère donc que la production se relèvera en 1903. Quant à Pahang qui est encore peu connu et peu exploré, l'attention des mineurs commence à se tourner de ce côté. Il y a tout lieu de croire que les formations sont semblables des deux côtés de la chaîne de montagnes qui divise la Péninsule. S'il en est ainsi, l'ouverture de ce pays au moyen de routes et de chemins de fer attirera les capitaux européens et chinois et l'on peut espérer que dans quelques années l'État de Pahang prendra au point de vue minier une importance aussi considérable que ses voisins.

Le prix de vente de l'étain en 1902, n'a pas peu contribué à l'augmentation de la production. Le cours moyen qui était de 108 liv. st. 15 schellings (2,718 fr. 75) par tonne ou 67 d. 56 par picul en 1901, s'est élevé en 1902 à 117 liv. st. (2,925 fr.) la tonne ou 79 dollars le picul.

Le prix le plus élevé de l'année a été 92 d. 50 par picul, le 10 mai, alors que le mois de janvier a vu le cours le plus bas, soit 62 d. 50.

D'après ces chiffres moyens, la valeur de l'étain exporté a été en 1902, de 5,438,160 liv. st.; en 1901, de 5,082,975; soit une augmentation de 355,185 ou 8,880,000 fr.

Le tableau suivant donne la production de l'étain pour les dix dernières années, le prix moyen en dollars par picul et en livres sterling par tonne, ainsi que la valeur en dollars et en livres de l'exportation:

Années.	Production en milliers de piculs.	Prix par picul en dollars.	Prix par tonne en liv. st.	Valeur par millions de dollars.	Valeur par 100,000 liv. st.
1893	670	37.50	86	23 »	34 »
1894	792	37.25	70	29 »	32.5
1895	820	24.50	64	28 »	31 »
1896	805	22 »	62	25 »	28.5
1897	728	26 »	63	25.5	26.5
1898	670	43 »	71	28.5	28 »
1899	645	71.50	127	46 »	48 »
1900	782	74 »	131	53 »	55 »
1901	785	67.50	109	53.5	50.8
1902	780	79 »	117	61 »	54 »

Jusqu'à ce jour, les étains d'alluvion ont seuls été exploités. Quelques filons ont bien été découverts, mais à l'exception d'une mine ouverte dans l'État de Pahang, rien de sérieux n'a encore été fait dans cette voie. Aussi le gouvernement fédéral a-t-il nommé récemment un géologue pour entreprendre scientifiquement l'étude de la formation de la Malaisie et rechercher les filons d'étain qui doivent exister dans la chaîne de montagnes.

Les intérêts français sont représentés par deux sociétés qui exploitent des mines, l'une dans l'Etat de Selangor l'autre dans l'Etat de Pérak. Cette dernière intitulée « Société française des étains de Kinta » (Pérak) est en pleine prospérité. Cependant, par suite des pluies torrentielles survenues durant les derniers mois de l'année 1902, la mine à ciel ouvert de Kampar fut complètement inondée. Il fallut pomper toute l'eau et remettre la mine en état.

La compagnie a installé des machines pour extraire le minerai et le concentrer, afin de réduire autant que possible la main-d'œuvre.

Des machines semblables vont être également installées à la mine que la compagnie possède à Temoh, mine qui s'est grandement développée pendant l'année 1902.

Enfin, une troisième mine située à Slim est exploitée par des moyens hydrauliques pour la désagrégation des terres contenant le minerai d'étain.

Une quinzaine de nos compatriotes sont occupés à diriger les travaux ou à rechercher de nouveaux terrains stannifères. Bien que l'épuisement des mines en exploitation ne soit pas à prévoir avant plusieurs années, la direction fait tous ses efforts pour découvrir de nouveaux gisements et les recherches des ingénieurs de la compagnie s'étendent jusque dans l'Etat de Pahang. On ne peut que leur souhaiter plein succès et espérer qu'un heureux coup de pioche d'un de ses « prospecteurs » amène la découverte d'une mine aussi riche que celles dont nous venons de parler.

Le minerai extrait dans les Etats fédérés malais est fondu et raffiné soit par les Chinois, avec des moyens rudimentaires, soit par des Européens qui ont installé des usines où tous les progrès de la science ont été utilisés pour arriver à produire le métal pur au meilleur marché possible. Les principales sont celles de Pulo-Brani, à Singapore, et de Penang qui sont la propriété de la « Straits Trading C° ». Cette société a des agents dans tous les principaux centres miniers et achète à elle seule près de la moitié du minerai extrait.

Tout dernièrement, un groupe de financiers américains s'était proposé de construire aux Etats-Unis une usine semblable et de monopoliser, dans la mesure du possible, l'achat du minerai de la Péninsule. Les droits d'entrée aux Etats-Unis étant très élevés sur l'étain raffiné et beaucoup moindres sur le minerai, l'opération promettait d'être fructueuse pour ses promoteurs. Elle aurait été certainement ruineuse pour les usines similaires des Etats fédérés. Il en serait également résulté une monopolisation du commerce de l'étain par les Etats-Unis, au grand détriment du commerce britannique.

Aussi le gouverneur des Etablissements des Détroits, qui est en même temps, haut commissaire pour les Etats fédérés malais, a-t-il, avec l'assentiment du secrétaire d'Etat pour les colonies, M. Chamberlain, imposé un droit supplémentaire de sortie de 30 dollars sur le minerai exporté. Grâce à cette protection, dont les Anglais savent user quand c'est leur intérêt, le plan américain s'est trouvé irréalisable.

Quelques mines d'or sont également exploitées dans la Péninsule, mais n'ont pas, jusqu'à présent, donné de résultats bien satisfaisants.

Pahang a exporté, en 1902, 19,554 onces d'or alors que l'exportation s'était élevée, en 1901, à 23,948 onces, d'où une diminution de 4,394 onces. La Compagnie la plus importante de cet Etat est la « Raub Australian Gold Mining Cy » qui exploite

des filons. Ses actions de 10 dollars, après être montées jusqu'à 70, sont descendues très rapidement au-dessous du pair ; elles ne valent aujourd'hui que 9 dollars environ. Plusieurs sociétés filiales de cette compagnie ont dû abandonner leurs travaux.

On rapporte que de l'or d'alluvion a été découvert et que des « prospections » encourageantes ont été faites par des Européens.

La production de l'or dans les Negri Sembilan et Pérak diminue de jour en jour et sera bientôt nulle si rien ne vient changer la situation. Le peu d'or extrait provient du minerai d'étain alluvionnaire qui n'en contient d'ailleurs que de très petites quantités.

La Malaisie possède heureusement ses mines d'étain, qui donnent de jolis dividendes, et peut attendre patiemment la découverte de mines d'or qui ne sont qu'affaires de spéculation.

La superficie des terrains miniers concédés et occupés s'élevait, au 31 décembre 1902, à 260,575 acres, soit environ 110,000 hectares.

Agriculture, industries agricoles, forêts.

Les principaux produits de la Péninsule sont : le riz, le café, le tapioca, le sucre, le caoutchouc et la gutta-percha.

On estime à environ 800,000 acres, soit 336,000 hectares la superficie des terres défrichées et propres à la culture ; mais seulement 382,000 acres (160,440 hectares) étaient cultivés à la fin de 1902.

Paddi. — La récolte n'a pas été bien brillante à cause de l'abondance des pluies qui a empêché de semer dans un certain nombre de districts. On l'estime à 14,000,000 de « gantangs » soit 700,000 piculs (1 picul : 20 gantangs).

Pahang est le principal producteur avec 300, 000 piculs ; puis vient ensuite Pérak avec 275,000 piculs ; les Negri Sembilan et Selangor, où la récolte a été presque nulle, produisant la différence.

La production est, en tous cas, toujours au-dessous de la consommation qui est considérable, en raison du grand nombre de coolies employés dans les mines.

Ce sont surtout les riz du Siam et de Birmanie qui sont consommés par les Chinois, de préférence au riz de Cochinchine, bien que ce dernier soit d'un prix moins élevé ; mais les riz siamois notamment, sont beaucoup plus beaux et pour ce fait, plus demandés. Il y aurait donc intérêt pour les producteurs de Cochinchine, à améliorer leurs produits.

Le gouvernement fédéral désireux d'augmenter la production du riz, songe à installer dans les districts propices à cette culture, des colonies de Chinois ou d'Indiens, auxquelles il serait donné toutes facilités pour leur établissement. La question est à l'étude et il est fort possible qu'elle soit résolue prochainement.

Café. — Depuis plusieurs années, les prix du café « Libéria », la seule espèce qui soit cultivée en Malaisie, n'ont pas cessé de baisser et ont amené les planteurs à transformer leurs plantations. C'est ainsi que presque partout, on a planté des arbres à caoutchouc entre les caféiers qui disparaîtront le jour où le caoutchouquiers auront atteint un développement suffisant.

Malgré cela, l'exportation du café s'est élevée, en 1902, à 62,580 piculs, chiffre supérieur à celui des années précédentes, ce qui s'explique par ce fait que nombre de plantations, qui avaient dû être abandonnées au commencement de la baisse des prix, ont été de nouveau entretenues lorsqu'on eût songé à y planter l'arbre à caoutchouc. La récolte du café paye une partie des dépenses. Cependant, on peut prevoir le moment où la Péninsule ne produira plus de café ; seules quelques plantations bien situées et bien entretenues, continueront à donner un léger bénéfice.

Tapioca. — Environ 90,000 piculs de ce produit ont été exportés en 1902, la plus grande partie provenant des Negri Sembilan. La demande semble augmenter régulièrement, et les prix obtenus sont suffisamment rémunérateurs.

Cocotiers. — On estime à 40,700 acres (17,094 hectares) la superficie plantée en cocotiers, qui ont produit plus de 20 millions de noix de cocos. Malheureusement, ces arbres ont des ennemis nombreux : les rats, les porcs sauvages, les porcs-épics et les insectes. En présence des ravages causés, le gouvernement des États fédérés a décrété certaines mesures pour la préservation des plantations. Un inspecteur est chargé de veiller à l'application stricte de ces mesures et de donner des conseils aux planteurs sur le choix du sol et sur tout ce qui concerne le cocotier. Certains districts sont éminemment propres à la culture de ce palmier qui produit rapidement et donne des résultats superbes. Un grand nombre d'indigènes possèdent des plantations, et c'est là une affaire suivant leurs goûts, car elle demande peu de soins et par conséquent peu de travail.

Sucre. — La campagne de 1902 a été considérée comme suffisamment rémunératrice par les propriétaires des grandes plantations, mais la baisse des prix de vente et la hausse du coût du bois de chauffage se sont fait durement sentir sur les petites plantations. Malgré cela, la superficie plantée en cannes à sucre a été considérablement augmentée durant le cours de l'année.

La valeur des exportations pour le district de Krian (État de Pérak), principal centre producteur des États fédérés, a été de :

Espèces.	1900.	1901.	1902.
Sucre brun	942.897	1.138.322	1.218.836
— blanc	373.077	341.346	369.954
Total.	1.315.974	1.479.668	1.588.790

Il est certain que l'année 1903 marquera une nouvelle avance dans la production sucrière.

Caoutchouc. — Depuis quelques années, l'attention des planteurs a été attirée sur la question du caoutchouc. La demande dépassant constamment l'offre, les prix n'ont pas cessé d'augmenter : aussi quelques personnes entreprenantes ont-elles vu, dans la culture du caoutchouquier, une source certaine de bénéfices. Des essais ont été commencés dans la Péninsule et les résultats obtenus ayant paru satisfaisants, les plantations ont été commencées sur une plus grande échelle. A la fin de l'année 1902, on comptait qu'environ 7,000 hectares étaient plantés soit en « Para » soit en « Rambong. » Le « Para » ou « Hevea Braziliensis » considéré avec raison comme donnant la meilleure qualité de caoutchouc, a été préféré au « Rambong » ou « Ficus élastica » ; aussi la superficie plantée en « Hevea » est-elle supérieure à celle plantée en « Ficus ». Le climat et le sol des Etats malais paraissent convenir merveilleusement à la culture de ces deux arbres ; les facilités de transport et la main-d'œuvre que l'on peut obtenir en quantité suffisante, sont des conditions favorables au développement de cette culture.

Para. — Jusqu'à présent, il n'a pas été exporté de quantités importantes de ce produit, les plantations étant trop jeunes ; et ce n'est guère qu'en 1904, que l'on pourra avoir des données sérieuses. Cependant, les échantillons qui ont été envoyés à Londres, ont été très appréciés et vendus environ 12 fr. le kilog. Ces résultats ont été considérés comme très satisfaisants par de nombreux planteurs qui ont immédiatement agrandi leurs plantations ou en ont ouvert de nouvelles.

Ficus. — « Ficus elastica », considéré comme indigène de la Malaisie, a l'avantage de produire deux ans plus tôt et en plus grande quantité que l' « Hevea ». Il croît très rapidement et demande moins de soins ; il pousse même dans des terrains où toute autre culture ne pourrait réussir : la seule précaution à prendre est de drainer les eaux stagnantes. Ces avantages ont paru suffisants à certaines personnes pour les engager à entreprendre la culture du « Rambong » concurremment avec celle de l'« Hevea », bien qu'il soit généralement admis que la qualité du caouchouc produit est inférieure. Une certaine quantité de ce caoutchouc a été vendue au prix de 190 dollars le picul, mais il avait été mal préparé et l'on espère obtenir un prix plus élevé en prenant quelques précautions lors de la coagulation du « latex ». Les arbres n'avaient que quatre ans et n'ont produit que 10 onces en moyenne. Cependant on estime que le bénéfice obtenu est rémunérateur et les plantations déjà créées sont non seulement entretenues mais encore augmentées..

La préparation du caoutchouc ou plutôt la coagulation du « latex », qu'il provienne de l' « Hevea » ou du « Ficus » est le véritable point important. De la façon dont on l'aura traité, dépend la valeur du produit obtenu. Le superintendant des plantations du gouvernement fédéral, tout en étudiant les meil

leures méthodes de récolte du « latex », recherche activement le meilleur procédé de coagulation.

Dès maintenant il est prouvé que la Malaisie est propice à la culture des caoutchouquiers ; il nous reste à apprendre quels seront le rendement moyen d'une grande plantation, la valeur du caoutchouc récolté et les bénéfices que l'on en pourra tirer ?

Forêts. — En présence de la destruction rapide des forêts, le gouvernement fédéral a dû prendre des mesures énergiques pour leur préservation, tout en facilitant aux mineurs l'obtention des quantités considérables de bois qui leur sont nécessaires.

Un service forestier a été constitué, ayant à sa tête un conservateur des forêts mis, par le gouvernement de l'Inde, à la disposition des Etats fédérés. Un règlement a été établi pour empêcher le gaspillage des bois et régler l'exploitation rationnelle des forêts. En outre, à la fin de 1902, 313 milles carrés de forêts étaient complètement réservés. Dans ce chiffre sont compris environ 7,500 hectares contenant des arbres à gutta-percha. L'exploitation de ce précieux produit est interdit et devien un monopole de l'Etat. On espère ainsi reconstituer les forêts d'arbres à gutta, autrefois considérables, aujourd'hui presque complètement disparues. L'industrie européenne y trouvera aussi l'avantage d'obtenir un produit exempt de tout mélange, chose impossible actuellement.

Un droit de 10 0/0 est prélevé sur la valeur des bois coupés, à l'exception de ceux qui sont employés dans les mines. Une somme de 288,053 dollars a été perçue de ce fait en 1902, contre 287,548 dollars en 1901 ; les dépenses du service forestier ne se sont élevées qu'à 125,783 dollars, laissant ainsi un excédent de recettes de près de 163,000 dollars.

Les terrains miniers, abandonnés ou épuisés, sont reboisés, d'une façon rationnelle, par le service forestier.

Chemins de fer.

Au 1er janvier 1902, 244 milles étaient en exploitation ; pendant le cours de l'année, 30 milles de lignes nouvelles ont été ouvertes au trafic, portant ainsi à 274 milles (441 kilomètres) la longueur des lignes en service, dont 170 (273 kilomètres 7) dans l'Etat de Pérak et 104 (167 kilomètres 3) dans ceux de Selangor et Negri Sembilan.

Le coût total des lignes en exploitation, au 31 décembre 1902, est de 22,734,816 dollars, soit une moyenne de 82,974 par mille ou 51,536 dollars par kilomètre, construction et matériel compris.

Diverses voies ferrées, encore en construction, doivent être terminées avant la fin de l'année courante. En outre, le gouver-

nement fédéral a sanctionné le prolongement de la ligne principale jusqu'à la frontière de Johore, soit environ 80 milles de ligne qui devront être achevés dans un délai de trois ans.

De son côté, le sultan de Johore a entamé, en Angleterre, des négociations pour la construction de chemins de fer dans ses États et notamment d'une ligne partant de sa capitale et se reliant, d'un côté à la ligne qui traverse l'île de Singapore, et de l'autre aux chemins de fer des États fédérés, d'une longueur approximative de 120 milles. Lorsque ce plan aura été mis à exécution, Singapore sera relié à Penang (Pry) par une voie ferrée d'environ 480 milles (772 kilomètres) de longueur.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées, en 1902, à 1,535,970 dollars et, en 1901, à 1,261,703 dollars, soit une augmentation de 274,267 dollars, conséquence de l'ouverture de nouvelles lignes. Par contre, les recettes ont été, en 1902, de 2,874,264 dollars, alors qu'elles n'avaient atteint, en 1901, que le chiffre de 2,340,821 dollars, soit une augmentation de 533,443 dollars. L'excédent des recettes sur les dépenses qui était en 1901 de 1,079,118 dollars, s'est élevé, l'année dernière, à 1,338,294 dollars, ce qui porte le total des excédents, pour les dix dernières années, à 7,176,000 dollars.

Les bénéfices nets de l'année qui nous occupe, représentent 5.88 0/0 du capital employé. Il est à noter que la Fédération a construit les chemins de fer avec ses propres ressources, sans être obligée d'émettre un emprunt.

Les voitures comportent trois classes au lieu de quatre comme pour les chemins de fer tonkinois, et les tarifs sont légèrement plus bas. Le tableau suivant donne les prix comparatifs :

	États fédérés.		Tonkin.
	Par mille.	Par kilomètre.	Par kilomètre.
1re classe . . .	8 cents.	4 c. 8	7 cents.
2e — . . .	5 —	3 c. 1	5 —
3e — . . .	3 —	1 c. 24	2 —
4e — . . .	n'existe pas.	»	0 c. 6

Le nombre de voyageurs, transportés pendant le cours de l'année, a été de :

1re classe	69.241
2e —	246.082
3e —	3.369.965
Total. . .	3.685.288

en augmentation de 475,179 sur l'année précédente.

Les diverses lignes ont transporté 436,460 tonnes de marchandises en 1902, contre 425,104 en 1901, soit 11,356 tonnes de plus.

Les deux tableaux suivants donnent, par catégories, les recettes et les dépenses pour l'année 1902.

Dépenses :

	Dollars.
Direction	117.535 31
Trafic	441.141 42
Traction	547.822 52
Service de la voie, entretien	396.444 82
Magasins	13.506 71
Télégraphe	19.519 62
Total	1.535.970 40
Balance : Profit net	1.338.293 54
Total	2.874.263 94

Recettes :

	Dollars.	
Voyageurs 1re classe	80.173 88	
— 2e —	157.444 46	
— 3e —	1.162.037 84	
Billets d'abonnement	9.141 22	
Total voyageurs		1.408.797 40
Chevaux, voitures, petits colis	25.720 22	
Transport de la poste	6.510 »	
Total		32.230 22
Marchandises diverses	1.193.079 16	
Bétail	50.170 70	
Total		1.243.249 86
Revenus	6.138 03	
Recettes diverses	147.839 12	
Trains spéciaux	1.610 72	
Tarifs spéciaux et bagages	34.398 59	
Total		189.986 46
Total général		2.874.263 94

Enfin, pour terminer, voici un tableau comparatif des recettes et des dépenses pour les dix dernières années :

Années.	Nombre de milles exploités.	Milles parcourus.	Recettes.	Dépenses.	Bénéfices nets.
1893	92 1/2	194.217	645.292 46	284.919 66	360.372 80
1894	118 1/2	271.745	909.721 14	450.463 13	459.258 01
1895	138 1/4	381.910	1.237.714 46	647.003 32	590.711 14
1896	150	445.082	1.228.294 46	667.575 10	560.719 36
1897	165	475.591	1.220.378 12	703.092 81	519.285 31
1898	173 1/2	528.566	1.304.049 43	822.346 41	481.703 02
1899	201	584.440	1.605.767 60	857.344 33	751.712 41
1900	234 1/4	706.422	2.087.921 67	1.052.552 84	1.035.368 83
1901	244 3/4	806.517	2.340.821 45	1.261.703 55	1.079.117 90
1902	274	946.074	2.874.263 94	1.535.970 40	1.338.293 54

Années.	Recettes par train kilométriques.	Dépenses par train kilométriques.	Bénéfices nets par train kilométriques.
1893.	1.56	0.87	0.69
1894.	1.79	1.02	0.77
1895.	1.84	1.05	0.79
1896.	1.56	0.93	0.63
1897.	1.40	0.87	0.53
1898.	1.37	0.91	0.46
1899.	1.40	0.93	0.47
1900.	1.56	0.95	0.61
1901.	1.56	1.01	0.55
1902.	1.88	1.00	0.88

Ici, comme dans les autres branches de l'administration, les résultats obtenus sont magnifiques, alors que la longueur des lignes en exploitation a triplé, les recettes brutes ont augmenté de 345 0/0 et les bénéfices nets de 271 0/0.

Résumé.

Le développement économique des États fédérés malais, sous la protection de l'Angleterre, a marché à grands pas, et l'année 1902 a marqué un nouveau progrès.

La Fédération, non seulement n'a pas de dette publique, mais elle possède une réserve de près de 10 millions de dollars; l'importance de son commerce augmente chaque année et les exportations dépassent les importations de plus de 25 millions ; l'industrie minière est très florissante et l'agriculture tend à prendre un grand développement, grâce à l'ouverture de nombreuses voies de communication qui facilitent l'exportation des produits du sol.

Cette situation serait parfaite si l'accroissement de la richesse se faisait au profit du pays et de ses habitants : les Malais. Il n'en est malheureusement pas ainsi. Le Malais n'a que peu de besoins, ce qui l'a amené à considérer le travail comme une obligation, dont il doit se dispenser autant que possible; s'il a une petite propriété, il y cultive juste la quantité de riz nécessaire à la nourriture de sa famille. Lorsque la récolte est bonne, il vit dans l'abondance, sans prévoir le lendemain. Si elle est mauvaise, il se prive. Quelques arbres fruitiers, qui ne demandent pas de soins, lui fournissent le complément de son alimentation. Chaque Malais possède en outre un « prao » (petit canot) et un filet de pêche; mais la pêche n'est pour lui qu'une distraction et non un moyen d'existence.

La main-d'œuvre minière est entièrement fournie par les Chinois ; les planteurs emploient des Indiens ; les capitaux sont européens ou chinois. Les fonctionnaires sont, pour la grande majorité, étrangers au pays. Le Malais n'est donc rien chez lui, qu'un impassible spectateur auquel l'idée ne vient pas, sauf pour de rares exceptions, d'essayer de jouer un rôle.

Européens, Chinois, Indiens travaillent et économisent pour pouvoir, à un moment donné, retourner chez eux et y vivre du produit de leur travail. Le fonctionnaire, qui a droit a une pension, va bien vite en jouir dans sa patrie.

Le drainage de la richesse se fait donc au profit de l'étranger, et cette situation est déplorable, au point de vue économique, pour les Etats fédérés malais. Le Gouvernement songe à y apporter remède en établissant à demeure, des colonies chinoises et indiennes. Mais c'est une œuvre de longue haleine et qui ne peut donner des résultats du jour au lendemain.

HOURANT,

Chancelier substitué du Consulat de France à Singapore.

SUPPLÉMENT AU *Moniteur officiel du Commerce* DU 31 DÉCEMBRE 1903

RAPPORTS COMMERCIAUX

DES AGENTS DIPLOMATIQUES ET CONSULAIRES DE FRANCE

Année 1903

N° 302

SIAM

Situation commerciale au Siam en 1902.

VENTE AU NUMERO :

OFFICE NATIONAL DU COMMERCE EXTÉRIEUR
3, rue Feydeau, Paris (2e)

LIBRAIRIE PUEL DE LOBEL
53, rue Lafayette, Paris (9e).

Prix du fascicule : 30 centimes.

DERNIERS RAPPORTS PUBLIES

Numéros.			Prix
282.	—	**Suisse** : Le commerce et l'industrie du canton de Saint-Gall en 1902	» 20
283.	—	**Roumanie** : Commerce extérieur de la Roumanie en 1902	» 20
284.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime des ports de Trébizonde, Kérassonde, Ordou et Tripoli en 1902	» 30
285.	—	**Turquie d'Asie** : Le commerce et l'industrie à Smyrne en 1902	» 30
286.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Canada) : Situation commerciale, industrielle et agricole de la Colombie britannique en 1902	» 30
287.	—	**Équateur** : Commerce. — Production agricole et industrielle. — Considérations générales	» 10
288.	—	**Autriche-Hongrie** : Commerce extérieur de l'Autriche-Hongrie en 1902	» 20
289.	—	**Turquie d'Asie** : Mouvement commercial et maritime de Mersina en 1902	» 20
290.	—	**Égypte** : Commerce extérieur de l'Égypte en 1902.	» 20
291.	—	**Possessions anglaises d'Amérique** (Honduras) : Situation financière et commerciale du Honduras anglais en 1901-1902	» 20
292.	—	**Espagne** : Commerce et navigation de Barcelone pendant l'année 1902	» 30
293.	—	**Turquie** : Commerce du vilayet d'Andrinople en 1902	» 10
294.	—	**République cubaine** : Situation économique et industrielle de la province de Santiago-de-Cuba, année 1902	» 10
295.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Inde) : État de l'industrie cotonnière dans l'Inde, au 31 mars 1903	» 10
296.	—	**Turquie** : Situation économique et commerciale du vilayet de Mossoul en 1902	» 10
297.	—	**Possessions anglaises d'Afrique** (Transvaal) : Situation économique du Transvaal en 1902. — Importation. — Exportation. — Commerce français. — Travail des mines. — Situation des banques. — Renseignements généraux et divers.	» 20
298.	—	**Mexique** : Commerce extérieur du Mexique durant l'année fiscale 1902-1903. — Industrie. — Navigation. — Le commerce français au Mexique	» 20
299.	—	**Possessions hollandaises d'Océanie** (Java) : Situation économique de l'Inde néerlandaise en 1902-1903	» 40
300.	—	**Turquie** : Mouvement commercial et maritime de Salonique en 1902	» 20
301.	—	**Possessions anglaises d'Asie** (Établissements des Détroits) : Les États fédérés malais en 1902. — Commerce. — Agriculture. — Industrie. — Mines	» 20

SIAM

Situation commerciale au Siam en 1902.

Bangkok... La valeur totale des importations et des exportations à Bangkok, en 1902, a été de 191,026,650 fr., qui se décomposent ainsi :

Importations des pays étrangers : 81,774,289 fr.
Exportations vers les pays étrangers : 109,252,361 fr.

Ces chiffres constituent un nouveau progrès sur ceux de l'an dernier; voici le tableau comparatif :

	1901.	1902.	En plus.
	(En francs.)		
Importations.	65.509.555 —	81.774.289 —	16.264.734 soit 24 1/2 0/0
Exportations.	102.039.936 —	109.252.361 —	7.212.425 — 7 0/0
Total. . .	171.786.421 —	191.026.650 —	19.240.229 soit 11 1/2 0/0

Cette augmentation est d'autant plus remarquable que la valeur du tical a encore baissé de près de 8 0/0 dans le courant de l'année (1).

Le commerce de Bangkok avec les côtes du Siam se présente comme suit :

1901.	1902.	En plus.	En moins.
	(En francs.)		
	Expéditions sur Bangkok :		
912.087 —	730.721 —	»	181.366 soit 20 0/0
	Expéditions de Bangkok :		
3.324.843 —	3.579.716 —	254.873 soit 7 1/2 0/0	»
4.236.930 —	4.310.437 —	73.507 soit 1. 75 0/0	»

Nous ne répéterons pas ce que nous avons dit au sujet du peu de certitude des statistiques officielles; mais nous rappellerons que ces statistiques ne comprennent que le mouvement d'affaires du port de Bangkok et qu'il faudrait pouvoir y ajouter les transactions opérées, soit à l'entrée, soit à la sortie du royaume sur bien d'autres points tels que Battambang, Bassac, Kem-

(1) Nous comptons le tical à 1 fr. 25, valeur moyenne, pour l'année 1902.

marat, Nong-Kay, Chieng-Haï, Chieng-Mai, Penang, etc. Or, quoiqu'il ne nous ait pas été possible d'obtenir tous les renseignements nécessaires, nous estimons qu'elles porteraient le total du tableau général à 225 millions de francs environ.

Nous savons en effet déjà que plus de 12 millions de francs sont exportés de Battambang sur Pnompenh. Nous avons appris qu'en 1902 les exportations des provinces siamoises de l'Ouest sur Penang se montaient à 3,675,000 fr., dont 1,276,800 fr. d'étain et que les importations de Penang au Siam atteignaient 3,150,000 fr. Le mouvement total de 225,000,000 de francs ne nous semble donc pas exagéré.

Il est intéressant de comparer les importations et les exportations depuis 1892 jusqu'à 1901. Nous prendrons pour cela les chiffres de la douane, quoiqu'ils ne concordent pas avec les nôtre. Ces chiffres sont en effet toujours basés sur une valeur du tical supérieure à la moyenne réelle de l'année ; mais, comme les mêmes errements se produisent depuis plus de dix ans, les proportions ne sont pas changées.

Années.	Valeur du tical d'après les chiffres de la douane.	Importations.	Exportations.	Total.
			(En francs.)	
1892.	2 fr. 10	32.990.272 —	70.294.296 —	103.284.468
1893.	1 — 94	56.491.540 —	111.456.629 —	167.948.169
1894.	1 — 58	39.805.489 —	64.879.341 —	104.684.820
1895.	1 — 58	50.981.269 —	66.724.686 —	117.705.955
1896.	1 — 60	59.977.912 —	80.765.346 —	136.733.258
1897.	1 — 44	59.659.370 —	76.877.736 —	136.537.106
1898.	1 — 43	65.121.253 —	86.703.664 —	151.824.917
1899.	1 — 47	64.474.937 —	80.459.272 —	144.934.209
1900.	1 — 50	66.230.990 —	81.914.282 —	148.145.272
1901.	1 — 47	72.325.788 —	114.730.538 —	187.056.326

Il résulte de l'examen de ce tableau que les importations ont augmenté en dix ans de 122 0/0 et les exportations de 63 0/0. A part l'année 1893 dont les chiffres sont tellement élevés, qu'ils ont trouvé peu de créance parmi les gens les plus compétents, la progression ascendante du mouvement d'affaires a été presque constante, surtout si on la rapproche de la baisse de la valeur du tical. De plus, les exportations ont toujours largement dépassé les importations. Il faut donc reconnaître que la situation commerciale du Siam est excellente à tous égards.

Le principal facteur de la plus-value à l'importation a été le chiffre d'argent et de bronze monnayés, qui se monte à 20,645,563 francs et dont l'importance est due aux différentes mesures financières prises par le gouvernement siamois dans le courant de l'année 1902.

Mais, si l'on ne tient pas compte, dans la comparaison des chiffres de 1901 et de 1902, du mouvement des monnaies, on

trouve que le commerce total de Bangkok avec l'étranger a été en 1902 de 169,407,789 fr., soit de 6,138,653 fr. plus fort qu'en 1901.

L'article qui a le plus contribué à l'augmentation des exportations a été le riz, dont il a été expédié 13,397,079 piculs, soit près de 2 millions de piculs et de 6 millions de francs de plus que l'année précédente.

En 1893, il avait été exporté 82,079,371 fr. de riz blanc et 12,919,353 piculs (tical à 1 fr. 94) ; en 1902, il en a été exporté 86,099,361 fr. et 13,011,236 piculs (tical à 1 fr. 25). La comparaison entre ces deux mouvements serait intéressante à faire, puisque dans le premier cas, le picul valait 6 ticals 43 cents et dans le second 6 ticals 61 cents ; mais, comme l'exactitude des chiffres de la douane pour 1893 est fort contestée, il n'est pas possible de tirer de déduction sérieuse de ce rapprochement.

Il n'en reste pas moins acquis que le riz constitue toujours la plus grande partie de l'exportation, puisque, sur un total de 107,284,815 fr., monnaies exceptées, il compte, sous toutes ses formes, pour 52,393,230 fr.

La valeur des exportations de teck a été de 8,408,291 fr., soit de 1,719,269 fr. supérieure à celle de 1901. Elle a consisté en 56,075 tonnes, contre 43,734 en 1901 et 45,261 en 1900.

Cette augmentation est d'autant plus intéressante que le prix du teck s'est accru de 25 0/0 dans le courant de l'année 1902. Elle est due évidemment à la crainte justifiée des exportateurs de se trouver cette année en face d'un marché de teck très pauvre, par suite de l'insuffisance des pluies.

L'exportation des autres articles a donc légèrement diminué.

Avant d'entrer dans le détail du mouvement général, nous tenons à signaler le progrès fait par les importations françaises, qui sont passées de 385,229 fr. à 514,142 fr. Nous remarquerons en même temps que nos réexportations, qui s'élevaient l'an dernier à 104,220 fr., sont tombées cette année à 58,450 fr. et que la valeur du tical a, dans le courant de l'année, baissé de 8 0/0.

Nos exportations, qui étaient de 166,657 fr. en 1901, sont montées, en 1902, à 325,179 fr.

Or, nous croyons pouvoir affirmer que l'année 1903 marquera un nouveau pas en avant. Le commerce français commence à se préoccuper sérieusement de la nécessité de se créer de nouveaux débouchés en Extrême-Orient ; sans se laisser décourager par les insuccès de maisons mal représentées à Bangkok, des exportateurs et des importateurs français ont cherché à s'y créer des relations et cette Légation les a aidés de tous les moyens en son pouvoir. Les résultats ne se sont pas fait attendre. Des commandes importantes ont été remises en France et cela dans des articles exclusivement achetés jusqu'ici en Angleterre ou en

Allemagne et nous pourrions citer des maisons françaises, qui ont acheté au Siam depuis quelques mois d'assez grosses quantités de produits du pays, grâce au choix judicieux d'agents actifs et bien informés. Le nombre des représentants de maisons françaises visitant Bangkok a plus que doublé depuis un an et si, comme nous l'espérons, cet exemple est suivi, notre commerce prendra dans quelques années au Siam la place qu'il devrait depuis longtemps occuper.

Il serait d'ailleurs vraiment regrettable qu'il en fût autrement, car la richesse du pays augmente régulièrement et ses ressources ne sont pas encore à beaucoup près mises en valeur. Au fur et à mesure de l'extension des travaux d'irrigation et de la construction des chemins de fer, ces ressources se développeront et le marché de Bangkok deviendra de plus en plus important.

C'est ce qu'ont depuis longtemps compris les Anglais et les Allemands, qui possèdent ici les comptoirs les mieux organisés, les Danois, qui sont à la tête de toutes les entreprises de tramways et d'électricité ; c'est ce dont se préoccupent à juste titre les Américains et les Japonais, qui font à leurs produits la réclame la mieux comprise, en installant dans leurs légations de véritables musées commerciaux, où l'on peut trouver, outre de nombreux échantillons, des centaines de catalogues et tous les renseignements pouvant intéresser acheteurs et vendeurs. De plus, ils étudient les moyens de relier directement leurs ports avec la capitale du Siam et nous savons que des Compagnies de navigation sont sur le point de se former, qui permettront à leurs négociants de ne plus être tributaires des lignes allemandes.

Nous terminerons ce préambule en exprimant un vœu en faveur de nos industriels et de nos commerçants. L'une des raisons pour lesquelles ils hésitent parfois à créer des agences à Bangkok est la crainte qu'ils éprouvent au sujet des litiges éventuels. Ils savent en effet que rapide et impartiale justice sera rendue, lorsqu'ils auront à attaquer un ressortissant français devant le tribunal consulaire; mais ils savent aussi combien il leur sera difficile d'obtenir un jugement, quand ils auront affaire à un Siamois. Or ce cas se présente souvent, car nombre de maisons chinoises comptent parmi leurs associés un Siamois. Le gouvernement français, se basant avec juste raison sur le traité de 1856, n'a jamais accepté le principe de la cour internationale et l'Angleterre est d'ailleurs la seule puissance européenne qui soit, sous ce rapport, entrée en partie dans les vues du gouvernement siamois. Il en résulte que nos commerçants n'ont aucun moyen efficace de poursuive un débiteur qui se retranche derrière la nationalité siamoise, car, dans ce cas, les cours siamoises ont la prétention d'être seules compétentes. Il y a là une question intéressante au premier chef et dont le règlement faciliterait beaucoup nos transactions au Siam.

IMPORTATION.

La comparaison avec les chiffres de l'an dernier est moins facile que les années précédentes ; car le directeur des douanes a ajouté à sa classification de nouveaux item, dont voici d'ailleurs la liste et le montant :

TABLEAU A.

Articles.	Quantum de l'importation. — Francs.
Machines autres que celles d'usine	1.056.080
Courroies	157.319
Chapeaux, casques et casquettes	470.535
Instruments de musique	46.892
Thé	403.552
Tuiles	41.745
Parapluies (en soie et en coton)	300.997
Cire et bougies	269.684

Les articles, qui ont subi les plus fortes diminutions, sont les suivants :

TABLEAU B.

Articles.	Quantum de la diminution. — Francs.
Feuilles d'or	1.826.270
Or monnayé	1.532.740
Machines et pièces mécaniques	1.358.166
Fer battu et articles en fer battu	1.014.089
Articles non classés	822.533
Opium	305.851
Articles en coton sans dénomination	305.719
Joaillerie (pierres précieuses)	302.605
Lampes et fournitures de lampisterie	247.637
Quincaillerie et coutellerie	225.674
Vêtements confectionnés et objets d'habillement	216.778
Eaux-de-vie	215.764
Fer : fils et câbles	189.074
Fils de coton blancs	154.611
Singlets (gilets de filet en coton)	138.954
Appareils et matériel d'électricité	129.999
Barres et plaques d'acier	128.044
Fer : barres, boulons et tringles	121.711
Sucre non raffiné	111.386
Produits chimiques et pharmaceutiques	90.307
Bois (planches)	81.341

Ces diminutions nous suggèrent les remarques suivantes :

Celle sur les feuilles d'or ne peut provenir que d'un ralentissement dans l'érection de boudhas de grandes proportions à laquelle s'était complue S. M. le roi de Siam pendant les dernières années.

La diminution sur les machines et pièces mécaniques n'est guère qu'apparente, car, si nous en retranchons les chiffres de 1,056,080 fr. et de 157,319 fr., qui sont afférents aux nouveaux item : machines autres que celles d'usine et courroies, elle se réduit à 144.767 fr.

L'Allemagne perd un gros chiffre sur les articles en fer battu, car elle tombe de 1,033,504 fr. à 34,435 fr.

La différence sur les articles non classés provient évidemment de la nouvelle classification. Il en est de même de celle sur les vêtements confectionnés et objets d'habillement, qui est plus que compensée par les chiffres des nouveaux item : chapeaux et parapluies.

L'Angleterre et l'Allemagne sont les deux nations les plus atteintes par la baisse de l'importation en pierres précieuses, en quincaillerie et en coutellerie; l'Allemagne et les Etats-Unis, par celle des lampes; l'Allemagne, enfin, perd 150,000 fr. sur son chiffre d'importation de l'an dernier en eaux-de-vie.

L'importation des articles ci-dessous a augmenté des quantités suivantes :

TABLEAU C.

Articles.	Quantum de l'augmentation.
	Francs.
Argent et bronze monnayés	17.417.204
Sucre raffiné	730.957
Shirting blanc	580.929
Comestibles	506.092
Tissus de coton en pièces autres que shirtings, impressions et andrinople	500.743
Gunny bags (sacs de jute pour le riz)	490.748
Papoons	441.949
Shirting gris	327.092
Allumettes	319.056
Fils coton couleur autre que rouge turc	295.823
— — rouge turc	282.708
Slendangs (écharpes pour les seins)	269.146
Huiles	222.355
Samshoo	170.931
Fer : feuilles et plaques	148.113
Nattes et objets fabriqués en rotin, bambou et paille	124.002
Articles en acier ou en fer et acier combinés	122.720
Laiton et articles en laiton	116.569
Impressions et perses (coton)	100.620
Pétards et feux d'artifices	74.710

La quantité considérable d'argent et de bronze monnayés importée en 1902 par le gouvernement siamois et par les trois banques principales de Bangkok, c'est-à-dire par la Hongkong and Shanghaï Banking Corporation, par la Chartered Bank of India, Australia and China et par la Banque de l'Indo-Chine, est due d'abord à l'émission de papier-monnaie faite par le Trésor au mois d'août 1902, ensuite et surtout à l'établissement de la valeur fixe du tical tenté par le gouvernement siamois au mois d'octobre suivant. Nous étudierons plus loin les raisons et les résultats de ces deux opérations financières.

Le sucre raffiné provenant presque entièrement de Singapore et de Hong-Kong, nous ne pouvons pas dire quelle est la nation qui a profité de la plus-value à l'importation sur cet article.

Les fils et tissus de coton continuent à progresser. Il en est entré pour 16.369.865 fr., soit 2,442,976 fr. de plus qu'en 1901. C'est l'Angleterre qui a pris la plus grande part à cette augmentation gagnant ainsi 279,170 fr. en tissus de coton divers; 157,590 francs en slendangs ; 148,700 fr. en impressions et perses et des quantités moindres en shirtings blancs et gris, en fils de coton blancs et rouge turc.

La Hollande a vu diminuer en shirtings blancs son chiffre de 350,627 fr. ; mais elle l'a augmenté en papoons de 114,854 fr. et en slendangs de 88,126 fr. et a expedié pour la première fois des shirtings gris.

La Suisse est passée pour les papoons de 382,522 fr. à 614,664 fr. et pour les fils coton, couleur autre que rouge turc de 94,181 fr. à 156,072 fr.

L'Inde, pour les tissus de coton divers, est montée de 194,653 fr. à 359,455 fr. C'est elle qui a le plus profité de l'augmentation des importations en gunny bags; car elle entre à elle seule pour 465 507 fr. dans ce chiffre qui se monte à 490,748 fr.

L'augmentation sur les comestibles est d'autant plus remarquable qu'il faut encore y ajouter le chiffre des thés, soit 403,552 fr., ce qui la porte à 909,664 fr. Ce sont les expéditions de Singapore et de Hong-Kong, qui forment la plus forte partie de la plus-value. Nous répeterons encore que la légère augmentation : 5,218 fr. de nos importations en comestibles n'est pas suffisante. Nos fabricants de conserves pourraient arriver ici à un beau chiffre d'affaires et nous les engageons vivement à tenter quelques efforts pour lutter contre leurs concurrents anglais, dont les produits ne valent pas les leurs.

Il nous reste à signaler le samshoo dont le chiffre est monté à 170,935 fr., ce qui explique en grande partie la diminution constatée sur les eaux-de-vie.

Le tableau ci-dessous nous montre les importations classées par pays d'origine et par ordre d'importance pendant les années 1901 et 1902:

TABLEAU D.

Pays d'origine.	1901.		1902.	
Singapore	27.003.701	francs.	37.769.574	francs.
Hong-Kong	14.725.599	—	19.499.764	—
Angleterre	7.828.807	—	7.835.072	—
Allemagne	4.852.464	—	3.669.737	—
Inde	2.975.851	—	3.494.950	—
Chine	2.320.448	—	3.330.735	—
Possessions hollandaises	1.542.726	—	1.511.882	—
Suisse	1.096.690	—	1.473.302	—
Hollande	726.396	—	571.319	—
États-Unis d'mérique	473.886	—	548.567	—
France	385.229	—	514.142	—
Danemark	264.163	—	396.604	—
Italie	493.931	—	361.864	—
Cochinchine	211.569	—	196.387	—
Belgique	171.579	—	188.505	—
Japon	135.837	—	158.070	—
Autriche	91.712	—	85.672	—
Birmanie	55.284	—	79.020	—
Égypte	12.435	—	17.358	—
Manille	14.163	—	16.472	—
Australie	2.862	—	13.281	—
Espagne	46.865	—	8.051	—
Aden	»	—	7.457	—
Algérie	393	—	6.956	—
Annam	24.531	—	6.071	—
Cambodge	4.304	—	3.344	—
Malte	1.134	—	2.871	—
Bornéo	20.720	—	2.110	—
Penang	16.996	—	2.091	—
Suède	»	—	889	—
Grèce	45	—	834	—
Mexique	»	—	675	—
Portugal	4.873	—	646	—
Norvège	»	—	596	—
Russie	1.073	—	594	—
Sarawak	337	—	84	—

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, les importations françaises sont en progrès, et ce progrès, nous en sommes convaincus, ne fera que s'accentuer. Il est regrettable que nos industriels ne se mettent pas sur les rangs pour les grosses adjudications du département des chemins de fer. On vient d'en faire une dont l'importance était de 5 millions de francs et aucune soumission française n'a été présentée. On dit que le gouvernement siamois va enfin s'occuper des travaux d'adduction d'eau et d'assainissement de Bangkok ; il est aussi question d'étendre le réseau des tramways électriques. Il faut espérer que nos grandes

sociétés métallurgiques ne se laisseront pas distancer, cette fois, par leurs concurrents étrangers.

Quant à la Cochinchine, à l'Annam et au Cambodge, leur chiffre d'importation a encore baissé. Celui de l'Algérie est en meilleure voie ; mais il croîtrait dans des proportions tout autres si les viticulteurs de notre colonie faisaient les sacrifices nécessaires pour implanter leurs produits au Siam.

L'Angleterre reste troisième sur la liste avec un chiffre sensiblement égal à celui de l'an dernier ; l'Allemagne quatrième malgré une diminution de 1,182,727 fr. ; l'Inde cinquième avec une augmentation de 519,099 fr. ; la Chine sixième avec 1,010,287 fr. de plus.

La Suisse, les États-Unis d'Amérique, le Danemark et le Japon augmentent leur chiffre ; la Hollande, l'Italie et l'Autriche voient diminuer le leur.

Le tableau ci-dessous montre les quantités et la valeur des principaux articles importés.

TABLEAU E.

Articles.	Quantités.	Valeur en francs.
Sacs de jute pour le riz (gunny bags)	25.888 balles.	3.610.879
Shirting blanc	344.882 pièces.	2.851.480
Opium	1.445 boîtes.	2.614.472
Sucre raffiné et non raffiné	» »	2.576.571
Machines	9.801 caisses.	2.544.855
Papoons (tissus de coton)	81.156 paquets.	2.544.601
Tissus de soie en pièces	144.815 pièces.	2.162.972
Pétrole	4.848.878 gallons.	1.420.075
Impressions et perses	240.416 pièces.	1.414.091
Shirting gris	» »	1.360.154
Liquides (vins, bières, whiskies, eaux-de-vie, samshoo, liqueurs)	» »	1.174.002
Palais (tissus de coton)	60.858 paquets.	1.111.949
Quincaillerie et coutellerie	12.292 caisses.	1.017.360
Fils de coton, couleur autre que rouge turc	5.705 —	1.015.784
Faïences et poteries	520.584 objets.	912.190
Slendangs	48.415 paquets.	715.107
Fils de coton rouge turc	3.304 balles.	652.916
Bois scié et non scié	» »	564.677
Joaillerie (pierres précieuses) et bijouterie	» »	556.584
Charbon	17.423 tonnes.	529.486
Sarongs (tissus coton)	26.165 paquets.	445.720
Fils de coton blancs	2.376 balles.	440.426
Verrerie et cristallerie	9.292 caisses.	309.611
Châles de soie	32.820 pièces.	262.010
Singlets (gilets de filet en coton)	52.709 douzaines.	257.925
Andrinople	39.556 pièces.	190.236
Patas (tissus coton)	5.042 paquets.	121.639
Soie brute	65 piculs 1/2.	45.306

L'importation des produits français a augmenté de 12,618 fr. en savons, de 5,218 fr. en comestibles, de 4,668 fr. en papeterie, de 3,224 fr. en meubles, de 2,476 fr. en verres et cristaux, de 2,391 fr. en bijouterie, de 2,357 fr. en liqueurs et de quantités moins fortes en œuvres d'art, en tissus de coton divers, en lampes, en tissus de laine.

Nous voyons figurer pour la première fois dans nos importations les articles suivants : cire et bougies, 56,758 fr. ; chapeaux, 15,951 fr. ; livres et imprimés, 10,032 fr. ; cuir et articles en cuir, 9,347 fr. ; gilets de filet en coton, 3,259 fr. ; fils et câbles en fer, 2,897 fr. ; parapluies, 2,810 fr. ; instruments de musique, 2,210 fr. ; bière, 1,872 fr. ; armes, 1,706 fr., et, pour des sommes moindres, des munitions et du bronze.

Par contre, nos importations ont diminué en pierres précieuses, en produits chimiques et pharmaceutiques, en tissus de soie, en tabacs, en vins et en eaux-de-vie. Enfin, elles ont cessé en whiskies.

Nous tenons à signaler à nos grands fabricants de parfumerie que leurs produits se vendent très largement à Bangkok, après avoir souvent passé par plusieurs mains. La Cour et les princes Siamois usent beaucoup de parfums et il n'est pas douteux que ces articles rapporteraient beaucoup plus à leurs producteurs, si ceux ci les faisaient vendre ici par leurs propres agents. Il s'agit d'un chiffre de plusieurs centaines de mille francs, dont nous déplorons de voir des maisons anglaises ou allemandes se partager le plus clair du bénéfice.

L'importation des produits venant de Cochinchine, et dont quelques-uns sont français, a augmenté de 9,565 fr. en tissus de soie en pièces, de 8,047 fr. en soie brute, de 4,953 fr. en nattes et objets fabriqués en rotin, paille ou bambou, de 847 fr. en plomb et objets fabriqués en plomb.

Les articles suivants, qui ne figuraient pas l'an dernier, ont été importés en 1902 : les parapluies pour 9,130 fr.; la quincaillerie et la coutellerie pour 3,369 fr., le cuivre et les objets en cuivre pour 3,319 fr., le savon pour 784 fr.

L'importation a baissé de 14,221 fr. en cigares et cigarettes, de 8,898 fr. en comestibles, de 8,000 fr. en vins, de 6,885 fr. en porcs et volailles.

Elle a complètement cessé en papoons, en sucre non raffiné et en monnaies d'or et d'argent.

Les produits de l'Annam ont diminué à l'importation de 8,899 francs en comestibles ; de 5,076 fr. en articles non classés ; les porcs et volailles et les nattes ne figurent plus.

Quant au Cambodge, il a importé en 1902, pour 1,875 fr. de tissus de soie en pièces ; mais il n'a plus fait d'envois de comestibles, ni de soie brute.

EXPORTATION.

L'examen du tableau des exportations nous montre que les articles dont l'exportation a le plus diminué sont les suivants :

TABLEAU F.

Articles.	Quantum de la diminution.
Cuivre	556.067 francs.
Plaheng (poisson salé)	248.946 —
Moules séchées	218.882 —
Brisures de riz	188.495 —
Nids d'hirondelles	167.398 —
Voliges de teck	133.992 —
Tissus de soie noire en pièces	120.060 —
Poisson salé autre que platoo	76.305 —
Paddy	62.952 —
Graines de sésame	58.641 —
Platoo (poisson salé)	52.427 —
Bois d'ébène	51.231 —
Plasalit (poisson séché)	42.462 —
Teck (sans dénomination)	27.531 —
Bœufs	24.525 —
Sel	23.394 —
Bois de sapin	22.012 —
Bois de padoo	20.696 —
Ivoire	20.422 —
Soie brute	19.281 —
Bois d'aigle	17.874 —
Monnaies d'or	16.646 —
Coton épluché ou non épluché	12.390 —
Rubis bruts	12.250 —

Nous signalerons les chiffres du poivre, dont la diminution est due à une mauvaise récolte, ceux des poissons séchés ou salés, tout en rappelant que les expéditions de ces comestibles avaient eu l'an dernier une importance exceptionnelle ; des moules et des nids d'hirondelles, produits ne s'expédiant guère qu'en Chine et dont la mévente est assez inexplicable.

Le nombre de têtes de bœufs a continué à diminuer, mais la valeur par tête augmente toujours. En 1902, il n'a été exporté que 8,562 bœufs évalués à 695,437 fr. Or, en 1895, la valeur moyenne des bœufs exportés était de 47 fr. 40 par tête (tical à 1 fr. 50) ; en 1902, elle a été de 81 fr. (tical à 1 fr. 25).

L'exportation des tissus de soie noire en pièces a légèrement diminué. Nous ferons remarquer à cet égard qu'il ne s'agit pas là, à proprement parler, d'exportation. En effet, tous les tissus de soie noire expédiés du port de Bangkok y ont été importés en

écru, pour y être teints à l'aide d'une matière colorante spéciale, extraite d'un fruit appelé maghu et que l'on jusqu'ici trouvé, ou tout au moins employé pour cet usage, qu'au Siam. Cette matière colorante donne d'ailleurs un beau noir solide, qui est très apprécié par les Chinois et les Annamites.

Ce fruit provient d'un arbre très commun au Siam et qui doit probablement exister en Indo-Chine. Il faut, pour qu'il donne une bonne teinture, qu'il soit employé trois semaines au plus après la récolte. La saison pendant laquelle on l'emploie dure quatre ou cinq mois et commence vers le 1er juin. Nous signalons à la direction de l'agriculture et du commerce de l'Indo-Chine cette industrie, qui devrait pouvoir être implantée dans notre colonie.

Les articles dont l'exportation a augmenté le plus sont ceux ci-dessous :

TABLEAU G.

Articles.	Quantum de l'augmentation.
Riz blanc	12.237.274 francs.
Billes de teck	2.034.850 —
Planches de teck	837.276 —
Argent et bronze monnayés	591.544 —
Peaux de buffles et de bœufs	542.281 —
Morceaux divers de teck	404.321 —
Bois de rose	128.730 —
Gomme laque	105.076 —
Cornes de buffles	86.399
Peaux de cerfs, fines	66.484 —
Etain	64.159 —
Fruits de tamarin	44.505 —
Bardeaux de teck	25.591 —
Cardamome	21.110 —
Peaux de cerfs, communes	18.232 —
Gomme gute	14.074 —
Plomb	12.727 —
Cornes de cerfs, jeunes	7.610 —
Gomme de Benjoin	4.086 —
Cuir	4.052 —

Le riz et le teck sont de beaucoup les deux principaux facteurs de la plus-value à l'exportation. Nous ne pensons pas, étant donné lee règlements de plus en plus rigoureux de l'administration des forêts et la répugance du gouvernement siamois à accorder de nouvelles concessions, que les expéditions de teck puissent devenir sensiblement plus fortes ; mais il n'en est pas de même pour le riz.

La superficie des terrains irrigués et mis en valeur croît tous les ans et la quantité de paddy produite actuellement augmentera certainement encore pendant nombre d'années et cela dans de grandes proportions. Nous signalerons tout spécialement à

nos industriels les peaux de buffles et de bœufs, dont le commerce avec l'Europe prend d'année en année plus d'extension et les cornes de buffles et de cerfs, dont l'emploi tend à se généraliser.

La quantité de peaux de cerfs exportées et qui se monte à 79,227, est remarquable, sinon comme valeur : 183,750 fr., du moins comme nombre, et nous regrettons que nos tanneurs ne suivent pas l'exemple de leurs collègues anglais et danois, qui en achètent de plus en plus chaque année. Alors que dans certains pays on craint de voir disparaître la gomme laque, il faut constater qu'au Siam ces craintes n'ont pas de raison d'être, puisque l'exportation de cet intéressant produit a augmenté de 105,000 fr. Nous noterons enfin le chiffre d'exportation de l'étain qui est de 42 0/0 plus fort qu'en 1902.

Le tableau ci-dessous nous montre les exportations classées par pays d'origine et par ordre d'importance pendant les années 1901 et 1902 :

TABLEAU H.

Pays d'origine.	1901.	1902.
	(En francs.)	
Hongkong	39.330.119	52.523.882
Singapore	15.967.547	41.759.261
Allemagne	5.652.677	4.026.962
Europe (pays divers)	6.802.581	3.858.212
Inde	1.692.129	3.738.642
Manille	?	705.865
Angleterre	1.182.982	694.942
Danemark	254.192	607.863
France	166.657	325.179
Afrique	?	225.959
Cochinchine	270.011	220.320
Autriche	?	211.750
Chine	202.637	168.439
Hollande	21.150	120.944
Japon	122.618	86.784
États-Unis d'Amérique	139.770	42.275
Possessions hollandaises	108.407	10.234
Penang	25.087	6.735
Italie	141	3.281
Annam	19.509	2.829
Birmanie	2.841	2.339
Cambodge	7.494	880
Port-Saïd	?	104

Les exportations vers la France sont en progrès ; elles ont augmenté de 158,522 fr., ce qui nous fait monter du dixième au neuvième rang. Le teck entre pour 237,979 fr. dans notre total de 325,179 fr. Nous constatons avec plaisir qu'un premier essai a été fait en peaux de buffles, et qu'en cornes de buffles il a été

exporté pour 28,021 fr. Ce ne sont que des débuts, mais ils sont encourageants pour l'avenir. Il n'y a pas eu cette année d'exportation en saphyrs bruts. Mais nous sommes surpris que nos industriels délaissent complètement le riz du Siam. Sans doute, il est naturel qu'ils achètent de préférence le riz de Cochinchine; il serait cependant intéressant de faire des essais avec le riz blanc de Bangkok, qui est d'une qualité supérieure.

La Cochinchine, de septième, devient onzième avec un chiffre de 50,000 fr. moins élevé que celui de 1901. Cette diminution provient surtout des monnaies de bronze : 28,200 fr.; des tissus de soie noire en pièces : 8,250 fr.; des graines de sésame : 7,987 fr.

Par contre, elle a augmenté ses achats de 8,792 fr. en planches de teck, de 4,701 fr. en bouteilles, et elle a acheté pour la première fois 6,585 fr. de riz cargo.

L'Annam passe du seizième au vingtième rang, avec une diminution de 16,680 fr., qui porte principalement sur les pots en terre.

Le Cambodge, de dix-septième, devient vingt-deuxième, avec un chiffre insignifiant, mais il ne faut pas oublier que presque toutes les exportations du Siam vers le Cambodge se font par Battambang et se montent, en riz et en poisson salé seulement, à plus de 12 millions de francs.

Le port de Hongkong arrive cette année en tête de la liste avec 52,523,882 fr., soit environ 11 millions de plus que Singapore. Ce résultat est dû surtout au chiffre considérable du riz cargo : 25,241,259 fr.

L'Allemagne reste troisième, malgré une diminution de 1,625,715 fr., qui porte entièrement sur le riz cargo, dont 2,175,809 fr. de moins qu'en 1901 ont été expédiés vers les ports allemands. Mais ces ports ont reçu 125,000 fr. de billes de teck, 74,937 fr. de planches de teck, 10,416 fr. de morceaux de teck de plus que l'année précédente.

L'Inde conserve le cinquième rang, mais avec une augmentation de 2,046,213 fr. due surtout à la plus-value en billes de teck, 1,348,289 fr.; en planches de teck, 134,275 fr.; en morceaux de teck : 489,581 fr.

Manille, qui l'an dernier ne figurait pas sur le tableau des exportations, y apparait cette annee avec 705 865 fr., ce qui lui donne le sixième rang. Ce résultat, entièrement obtenu par des expéditions de riz blanc, est dû aux efforts de M. Hamilton-King, ministre des États-Unis à Bangksk, qui, pour établir un courant d'affaires entre le Siam et les Philippines, a fait le voyage de Manille.

L'Angleterre, du sixième rang, passe au septième, avec une diminution de 488,040 fr., mais qui doit être, en réalité, beaucoup plus forte, étant donné la moins-value des expéditions sur Singapore. Les articles pour lesquels ses achats ont baissé sont

les suivants : poivre, 471,727 fr.; saphyrs bruts, 306,451 ; voliges de teck, 114,844 fr.; billes de teck, 112,387 fr.; riz cargo, 39,612 francs. Les expéditions ont augmenté de 220,222 fr. en riz blanc, 48,602 fr. en planches de teck, 15,266 fr. en peaux de cerfs fines.

Le Danemark garde son rang, avec une augmentation de 353,671 fr., qui se répartit comme suit : 94,229 fr. sur laque en bâtons, 87,637 fr. sur les planches de teck, 85,880 fr. sur les peaux de buffles et de bœufs ; 27,986 fr. sur les cornes de buffles, 21,133 fr. sur le poivre, 13,652 fr. sur le benjoin, 12,771 fr. sur les voliges de teck. Il a exporté 17,780 fr. de moins en billes de teck.

L'Afrique apparaît pour la première fois dans la statistique de la douane et ses 225,959 fr. sont constitués entièrement par des billes de teck, mais ce teck n'était pas destiné à l'Afrique, car il a été dirigé sur Port-Saïd pour ordres (for orders) et a dû évidemment être de là réexpédié sur l'Europe.

L'Autriche, qui ne figurait pas en 1901, arrive douzième en 1902 avec 211,750 fr. de riz cargo.

Le Chine est passée du neuvième au treizième rang avec une diminution de 34,198 fr., qui porte surtout sur le riz et le bois de Sapan; mais, en réalité, la remarquable augmentation des expéditions sur Hong-Kong prouve bien que c'est l'Empire du Milieu qui prend la plus forte partie des exportations du Siam, perpétuant ainsi des relations commerciales établies depuis des siècles.

La Hollande a gagné un rang avec une augmentation de 97,794 fr. due à ses achats en billes de teck, 33,475 fr., et en planches de teck, 87,469 fr.

Le Japon a perdu 35,834 fr. et les États-Unis d'Amérique 97,495 fr., le premier sur ses expéditions en billes de teck, les autres par la suppression de leurs affaires en poivre.

Enfin, les possessions hollandaises ont vu baisser leur chiffre de 98,173 fr., par suite de la cessation de leurs achats en riz cargo.

Le tableau ci-dessous montre les quantités et la valeur des principaux articles exportés.

TABLEAU I.

Articles.	Quantités.	Valeur.
—	—	—
Riz blanc	13.011.236 piculs.	86.099.361 francs.
Billes de teck.	37.345 tonnes.	5.544.522 —
Planches de teck	10.277 —	1.600.029 —
Poivre	14.947 piculs.	1.237.832 —
Platoo (poisson salé) . . .	125.664 —	1.231.912 —
Brisures de riz	378.227 —	1.121.186 —

Articles.	Quantités.	Valeur.
Peaux de buffles et de bœufs	455.617 piculs.	1.111.802 francs.
Voliges de teck	7.107 tonnes.	1.039.200 —
Tissus de soie noire en pièces	?	782.796 —
Bœufs	8.562 têtes.	695.437 —
Poisson salé autre que platoo	73.168 piculs.	637.445 —
Moules séchées	28.117 —	597.327 —
Laque en bâtons	7.867 —	470.974 —
Bois de rose	132.535 —	411.002 —
Soie brute	935 —	350.531 —
Nids d'hirondelles	165 —	335.794 —
Cornes de buffles	5.665 —	230.652 —
Étain	1.609 —	215.426 —
Cardamome	1.995 —	183.400 —
Plaheng (poisson séché)	3.956 —	7.709 —
Peaux de cerfs fines	33.263 morceaux.	108.062 —
Bois de teck sans dénomination	655 tonnes.	100.682 —
Graines de sésame	6.582 piculs.	99.377 —
Bois de padoo	25.796 —	91.056 —
Paddy	24.677 —	89.688 —
Bardeaux de teck	?	85.316 —
Coton	3.704 piculs.	82.860 —
Plasalit (poisson séché)	2.800 —	78.098 —
Peaux de cerfs (communes)	45.964 morceaux.	75.688 —
Rubis bruts	?	65.250 —
Sel	41.831 piculs.	64.859 —
Bois d'aigle	489 —	63.467 —
Plomb	495 —	55.994 —
Bois de sapan	9.450 —	48.775 —
Fruits de tamarin	9.613 —	46.734 —
Ivoire	37 —	45.399 —
Cuir	646 —	39.406 —
Poutres de teck	691 tonnes.	38.541 —
Cornes de rhinocéros	2 piculs.	35.009 —
Viande salée	1.860 —	34.431 —
Haricots et pois secs	3.370 —	31.459 —
Bois d'ébène	5.772 —	27.840 —
Gomme gute	135 —	19.468 —
Gomme de benjoin	107 —	17.854 —
Cornes de cerfs, vieilles	296 —	13.098 —
— jeunes	1.132 paires.	9.021 —
Pots en terre	40.700 pièces.	3.822 —
Farine de riz	2.850 piculs.	3.719 —

Les deux tableaux ci-dessous montrent les pays d'origine et de destination et la valeur des importations et des exportations de monnaies en 1901 et en 1902.

TABLEAU J.

Importations de monnaies.

Pays d'origine.	Argent et bronze. 1901.	Argent et bronze. 1902.	Or. 1901.	Or. 1902.
	(En francs.)			
Singapore	1.669.405	13.682.751	2.002	»
Hongkong	223.004	5.772.916	3.972.836	2.133.250
Chine	»	»	11.475	»
Annam	»	»	»	24.791
Cochinchine	3.710	»	»	»
Inde	917.550	589.896	»	»
Birmanie	»	»	»	»
Allemagne	»	»	»	»
Penang	14.159	»	»	»
Etats-Unis d'Amérique	»	»	»	260
De divers points de la côte	140.710	»	»	»
	2.968.538	20.645.563	3.986.313	2.158.301

TABLEAU K.

Exportations de monnaies.

Pays de destination.	Argent et bronze. 1901.	Argent et bronze. 1902.	Or. 1901.	Or. 1902.
	(En francs.)			
Singapore	1.032.743	1.570.659	8.045	63
Hong-Kong	1.012	1.879	»	»
Cochinchine	27.000	»	»	»
Inde	»	»	»	»
Penang	»	1.438	»	»
Vers divers points de la côte	187.381	»	36	»
Total	1.248.136	1.573.976	18.081	63

Nous parlerons plus loin de ces mouvements de bronze, d'argent et d'or monnayés.

Commerce de Bangkok avec les côtes du Siam.

Le commerce de Bangkok avec les différents points de la côte du Siam a donné lieu aux transactions suivantes : il est arrivé à Bangkok, 730,721 fr. de marchandises, soit 181,366 fr. de moins qu'en 1901 :

Les principaux articles ont été :

	Francs.
Noix de coco	155.346
Étain	145.144
Or et argent monnayés	116.955
Comestibles	73.975
Planches	47.664
Porcs et volailles	44.209
Echarpes de soie	37.209
Rotin	7.151
Peaux de buffles	5.346
Nattes et objets fabriqués en rotin, paille ou bambou	4.515
Sucre raffiné	3.575

Nous remarquerons dans cette liste le chiffre des expéditions en noix de coco et en étain (il n'en avait pas été apporté en 1901) et nous noterons la diminution des comestibles : 127,114 fr. ; de l'or et de l'argent monnayés : 23,755 fr. ; enfin la disparition du plomb, qui figurait l'an dernier pour 139,916 fr.

Il est sorti du port de Bangkok 3,579,716 fr. de marchandises, soit 254,873 fr. de plus que l'année précédente.

Les principales expéditions ont porté sur les articles ci-dessous :

	Francs.
Opium	949.765
Argent monnayé	555.221
Comestibles	275.102
Fils coton, couleur autre que rouge turc	179 318
Tissus de soie en pièces	116.206
Gunny bags (sacs de jute pour le riz)	98.365
Sucre raffiné	89.490
Tabac : cigares et cigarettes	88.688
Bijouterie : articles d'or et d'argent	82.234
Pétrole	74.805
Samohos (eau-de-vie de riz)	73 028
Palais (tissus de coton)	63.585
Articles d'habillement (européens)	60.038
Shirting blanc	58.009
Laiton et articles en laiton	47.962
Tissus de coton sans dénomination	41.294
Gilets de coton en filet	41.266
Impressions et perses	39.191
Allumettes	38.562
Machines et pièces mécaniques	35.504
Shirting gris	26.036
Bois scié et non scié	23.885
Plomb et articles en plomb	23.231
Monnaies en bronze	22.662
Feux d'artifices	21.687
Livres et imprimés	16.659

	Francs.
Eaux-de-vie	16.063
Slendangs	15.121
Métaux et articles en métaux non classés	14.984
Huiles diverses	13.834
Acier et articles en fer et acier combinés	13.448
Whisky	12.535
Articles en bois, autres que meubles	11.537
Sarongs (jupons malais)	11.115
Porcelaines et faïences communes	10.625
Papier, pour écrire et pour imprimer	10.550
Produits chimiques et pharmaceutiques	9.979
Farine de riz	9.920
Nattes et objets fabriqués en rotin, paille ou bambou	9.174
Porcelaines et faïences (fines)	8.484
Châles de soie	8.282
Quincaillerie et coutellerie	6.396
Papier de genres divers	6.333
Articles de ménage	6.044
Tissus de soie en pièces	5.856
Fonte et articles en fonte	5.548
Lampes et fournitures pour lampes	5.319
Fils de coton blancs	5.313
Riz blanc	5.215
Papoons (tissus de coton)	4.848

Les augmentations les plus fortes se sont produites sur l'opium : 383,951 fr.; l'argent monnayé : 180,315 fr.; les fils coton, couleur autre que rouge turc : 22,432 fr.; le laiton et les articles en laiton : 21,504 fr.; le samshoo : 15,319 fr.; les allumettes : 7,428 fr.; la bijouterie, (or et argent travaillés) : 6,305 fr.; les produits du tabac autres que cigares et cigarettes : 5,140 fr.; le pétrole : 4,099 fr.; les gunny bags : 3,336 fr.

Les diminutions les plus importantes ont eu lieu sur les tissus de soie en pièces : 115,305 fr.; les palais (tissus de coton), 60,491 francs; les tissus de coton non classés : 38,555 fr.; les shirtings blancs : 32,290 fr.; le laiton et les articles en laiton : 25,875 fr.; les comestibles : 19,576 fr.; les articles d'habillement (européens) : 17,957 fr.; le sucre raffiné, 10,735 fr. En 1902, il a été expédié 22,643 fr. de bronze monnayé, alors qu'il n'y en avait pas eu d'envoyé l'année précédente aux ports de la côte.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.

Les deux tableaux ci-dessous donnent le détail des entrées et des sorties pour le port de Bangkok en 1902 :

TABLEAU L.

Entrées au port de Bangkok.

Nationalités.	Vapeurs. Nombre.	Vapeurs. Tonnes.	Voiliers. Nombre.	Voiliers. Tonnes.	Valeur des cargaisons. Francs.
Allemands . . .	321	343.712	1	1.895	44.261.468
Norvégiens. . .	206	149.971	»	»	18.391.469
Anglais	103	82.471	1	480	14.647.205
Français	28	12.495	»	»	563.130
Siamois	34	11.392	»	»	1.216.293
Autrichiens. . .	7	10.148	»	»	897.667
Hollandais . . .	16	8.785	»	»	607.385
Danois.	3	4.805	3	1.731	1.040.876
Suédois	2	1.396	»	»	»
Japonais	1	1.267	»	»	»
Russe	1	910	»	»	»
			Jonques. 53		148.796
	722	627.352	5 + 53	4.106	81.774 289

TABLEAU M.

Sorties du port de Bangkok.

Nationalités.	Vapeurs. Nombre.	Vapeurs. Tonnes.	Voiliers. Nombre.	Voiliers. Tonnes.	Valeur des cargaisons. Francs.
Allemands . .	318	334.491	»	»	56.491.179
Norvégiens. .	204	149.457	2	890	34.086.981
Anglais . . .	111	91.803	1	480	14.439.215
Français. . .	28	12.495	»	»	747.885
Autrichiens .	8	11.656	»	»	871.074
Siamois . . .	33	10.010	»	»	638.528
Hollandais . .	16	8.865	»	»	2.500
Danois. . . .	3	4.805	3	1.499	1.376.644
Suédois . . .	2	1.396	»	»	311.000
Japonais. . .	1	1.267	»	»	22.500
Russes. . . .	1	910	»	»	156.250
			Jonques. 48		107.606
	725	628.155	6 + 48	3.444	109.251.362

Le mouvement de la navigation en Extrême-Orient prend chaque année des proportions plus grandes et il est à souhaiter qu'il attire enfin l'attention de nos armateurs.

Un premier effort est tenté en ce moment et nous attendons

avec impatience les navires de la Compagnie Est-Asiatique Française. Mais il faudrait que cet exemple fût largement suivi.

La maison Rickmers, de Brême, vient de lancer quatre nouveaux steamers destinés aux voyages de Bangkok et va en commander d'autres qui seront spécialement affectés à ceux de Singapore. Les Hollandais organisent une ligne régulière entre Java, la Chine et le Japon. La flotte russe volontaire augmente tous les ans et les Japonais essaient d'en créer une à leur tour. De plus, des pourparlers sont engagés entre le gouverneur général de Formose, baron Radama, et M. Inagaki, ministre du Japon à Bangkok, pour organiser un service régulier entre le Japon et le Siam, en prolongeant de Formose à Bangkok la ligne Osaka-Shosen-Kaisha. Enfin, les Américains étudient la continuation jusqu'à Bangkok de leur ligne de San-Francisco à Hongkong.

Le mouvement de la navigation à Bangkok, qui était, en 1901, de 576 vapeurs à l'entrée et de 569 à la sortie, a été, en 1902, de 722 à l'entrée et de 725 à la sortie. Le tonnage est passé de 540,803 tonnes, à l'entrée, à 627,352 tonnes et, à la sortie, de 536,225 tonnes à 628,155 tonnes.

Les Allemands, continuant leurs progrès, sont restés en tête avec 321 vapeurs et 343,712 tonnes à l'entrée, contre 272 vapeurs et 289,151 tonnes en 1901 et avec 318 vapeurs et 334,491 tonnes à la sortie, contre 267 vapeurs et 287,442 tonnes l'année précédente.

Les Norvégiens ont pris le second rang avec 206 vapeurs et 149,971 tonnes à l'entrée, contre 90 vapenrs et 80,935 tonnes en 1901 et avec 204 vapeurs et 149,457 tonnes à la sortie, contre 91 vapeurs et 82,130 tonnes l'année précédente.

Le pavillon anglais, subissant un échec plus marqué encore que celui de l'année dernière, est passé du deuxième au troisième rang. En 1901, la Grande-Bretagne avait eu à l'entrée 151 vapeurs et 130,306 tonnes et à la sortie 150 vapeurs et 128,329 tonnes; en 1902, elle est tombée à 103 vapeurs et 82,471 tonnes à l'entrée et à 111 vapeurs et 91,803 tonnes à la sortie.

Nous gardons le quatrième rang avec un progrès insignifiant, car il ne résulte que d'un voyage en plus du vapeur des Messageries Fluviales de Cochinchine, qui fait le service entre Saïgon et Bangkok.

Les Siamois sont en progrès. Ils sont passés de 10 vapeurs et 4,583 tonnes, à l'entrée, en 1901, à 34 vapeurs et 11,392 tonnes en 1902 et, à la sortie, de 10 vapeurs et 4,583 tonnes à 33 vapeurs et 11,010 tonnes. Mais il faut ajouter que ces chiffres ne sont pas tout à fait exacts, car un certain nombre de ces vapeurs sont danois, tout en naviguant sous pavillon siamois.

Mouvement de la navigation entre Bangkok et les différents points de la côte du Siam.

Arrivages.

Vapeurs.	Jonques et autres bateaux. Au-dessus de 50 tonnes.	Au-dessous de 50 tonnes.
704	160	4.221

soit 5.085 entrées.

Départs.

Vapeurs.	Jonques et autres bateaux. Au-dessus de 50 tonnes.	Au-dessous de 50 tonnes.
690	173	4.214

soit 5.077 sorties.

C'est un progrès sérieux sur l'année précédente, car le chiffre des entrées a augmenté de 708 et celui des sorties de 908; malheureusement, il est à peu près certain que ce progrès est dû en partie à une recrudescence de la contrebande à laquelle se livrent les Siamois sur les côtes du Cambodge.

Mouvement des passagers.

Entrées.

Passagers de cabine.	Passagers de pont.
936	35.684

Sorties.

Passagers de cabine.	Passagers de pont.
598	14.286

La population européenne de Bangkok paraît donc avoir augmenté dans de notables proportions; quant aux passagers de pont, dont plus de 21,000, soit plus du double qu'en 1901, sont restés au Siam, ce sont, comme d'habitude, presque exclusivement des Chinois.

TABLEAU N.

Points de départ des vapeurs et des voiliers entrés à Bangkok.

Noms des ports.	Vapeurs.	Tonnes.	Voiliers.	Tonnes.
Singapore . . .	389	301.193	»	»
Hong-Kong. . .	214	223.850	»	»
Swatow	38	41.150	»	»
Saïgon.	27	10.942	»	»
Sumatra	13	6.954	»	»
Haïhow	7	7.680	»	»
Moji	4	6.098	1	1.895
Manille	4	4.168	»	»
Shanghaï . . .	2	1.734	1	480

Noms des ports.	Vapeurs.	Tonnes.	Voiliers.	Tonnes.
Haïphong	2	2.996	»	»
Cebu	2	2.576	»	»
Bombay	2	1.659	»	»
Copenhague	2	1.650	»	»
Hambourg	2	2.129	»	»
Muntok	2	2.322	»	»
Yokohama	1	2.817	»	»
Nagasaki	1	2.476	1	382
Java	1	738	»	»
Calcutta	1	180	»	»
Gibraltar	1	76	»	»
Port-Natal	1	958	1	382
Deli	1	828	»	»
Palembang	1	139	»	»
Saint-Nazaire	1	613	»	»
Blyth	1	860	»	»
Penarth	1	629	»	»
Brême	1	37	»	»
Delagoa-Bay	1	»	»	»
	722	627.352	4	4.106

TABLEAU O.

Lieux de destination des vapeurs et des voiliers sortis de Bangkok.

Noms des ports.	Vapeurs.	Tonnes.	Voiliers.	Tonnes.
Singapore	325	232.417	3	630
Hongkong	291	288.597	»	»
Saïgon	27	11.095	»	»
Swatow	21	23.685	»	»
Bombay	16	13.621	»	»
Sumatra	13	8.317	»	»
Port-Saïd (pour Londres)	7	15.884	»	»
Calcutta	4	3.704	»	»
Brême	4	9.096	»	»
Manille	3	2.436	»	»
Haihow	3	3.571	»	»
Sourabaya	2	2.588	»	»
Trieste	2	5.785	»	»
Hambourg	1	3.469	»	»
Anvers	1	910	»	»
Colomba	1	650	»	»
Les Açores	1	541	3	1.857
Yokohama	1	1.267	»	»
Palembang	1	139	»	»
Samarang	1	613	»	»
Belfast	»	»	1	575
Shanghaï	»	»	1	382
	725	628.155	7	3.444

Les deux tableaux ci-dessus ne présentent pas de différence notable avec ceux de l'an dernier; le mouvement de la navigation dans les deux sens accuse, nous l'avons déjà dit, un grand progrès, puisqu'il est de 18 0/0 à l'arrivée et de 19 0/0 au départ, plus fort qu'en 1901 ; quant aux ports avec lesquels les relations sont les plus actives, ce sont toujours ceux de Singapore, Hongkong, Saïgon, Swatow, Sumatra, Haïhow et Bombay.

CHEMINS DE FER.

Nous nous contenterons donc de résumer rapidement la situation actuelle des chemins de fer au Siam et les projets dont l'exécution paraît devoir être la plus proche.

Depuis notre dernier rapport, les travaux ont porté sur deux lignes.

1° Celle de Bangkok à Petchaburi, par Ratburi, qui a été ouverte au trafic il y a quelques mois, puis solennellement inaugurée par le roi il y a six semaines. Cette ligne est à voie d'un mètre, a 151 kilomètres de longueur et a coûté 10,480,400 fr., soit 69,406 fr. le kilomètre. Son parcours se développant en terrain plat, les ouvrages d'art consistent uniquement en ponts, dont trois sont en fer et les autres en bois. Les deux principaux ponts en fer ont respectivement une longueur de 132 et de 50 mètres, et le premier a une arche centrale de 90 mètres, soit la plus grande portée existant au Siam. Le tracé traverse une contrée peuplée et bien cultivée et il est très probable que les recettes seront bonnes. Nous ajouterons que cette ligne est l'amorce des voies ferrées destinées à relier à Bangkok les Etats de la Péninsule malaise tributaires du Siam.

2° Le prolongement vers le Nord de la ligne Bangkok-Ayuthia-Lopburi. Les projets du département royal des chemins de fer consistent à atteindre Chiengmai le plus rapidement possible et il est certain que le ou les emprunts que le gouvernement siamois cherche à contracter en Europe seront presque, sinon entièrement, consacrés à cette œuvre. La récente révolte des Shans, révolte qui a été réprimée à grand'peine à cause de la lenteur et des difficultés de communications, le désir très naturel d'attirer de plus en plus vers Bangkok les produits du nord du Siam, de Luang-Prabang et des provinces du sud de la Chine, sont les raisons dominantes qui ont fait prendre la décision de hâter l'exécution de plans depuis longtemps étudiés.

On travaille en ce moment avec la plus grande activité à la section Lopburi-Outaradit, dont la longueur sera de 450 kilomètres et le coût de 25 à 30 millions de francs. Les terrassements sont terminés jusqu'à Paknam-Po. Lors de l'adjudication, qui a eu lieu tout récemment, la plus grande partie des rails de ce tronçon a été obtenue, non plus, comme précédemment, par des industriels allemands, dont les prix étaient fort élevés, mais par des maisons anglaises et belges. Il y aura prochainement d'autres commandes importantes à remettre, soit en vue

des ponts métalliques, soit en matériel roulant, et nous comptons que les constructeurs de toutes les nations seront de nouveau admis à soumettre leurs prix, ce qui constituera, d'ailleurs, une forte économie pour le gouvernement siamois. Quoi qu'il en soit, M. Gehrts, Allemand, directeur du Département des Chemins de Fer Royaux, pousse les travaux avec énergie et il espère que dans sept ou huit ans, Bangkok sera relié par rail à Chiengmaï, en passant par Lakon-Lampang. L'extension du réseau Nord doit se faire, d'une part, de Lakon-Lampang, qui paraît être destiné à devenir le point central de ce réseau ; sur Chiengmaï (103 kilomètres), de l'autre, de Muang-Long sur Phré et Nan (150 kilomètres), pour être prolongée ensuite jusqu'à Luang-Prabang.

La grande ligne sera continuée de Lakon-Lampang au Nord-Ouest jusqu'à Chienghaï (212 kilomètres). Plus tard Chienghaï sera relié à la frontière de Chine et de là à Chiengsen et Chiengtong.

Le tramway à vapeur de Torna (station de la ligne de Lopburi) à Prabat (longueur 17 kilomètres), lieu de pélerinage très renommé, a été livré au trafic le 7 février dernier et il a déjà donné des résultats suffisants pour que le conseil d'administration de cette Compagnie privée vienne de proposer à ses actionnaires un dividende de 8 0/0 et l'extension de la ligne jusqu'à une forêt distante de 10 kilomètres de Prabat et où abondent les bois précieux, tels que le tabak.

Les études vers le Nord-Est et l'Est ont été faites également et comprennent une ligne, qui, continuant celle de Bangkok à Korat, ira à Nongkay (350 kilomètres) et une autre ligne de Korat à Bassac (370 kilomètres). Ces deux voies draineraient, au profit du Siam, tous les produits du moyen et du bas Laos. Leur exécution ne paraît pas prochaine, quoique la concession d'un tramway à vapeur soit déjà donnée de Korat à Pimaï, c'est-à-dire jusqu'à l'endroit où la rivière Ma-Moun, tributaire du Mékong, devient navigable pendant neuf à dix mois par an. Nous pouvons donc espérer que les lignes étudiées par le Gouvernement général de l'Indo-Chine relieront le Mékong à la mer, en traversant le Laos et l'Annam, avant que les voies ferrées siamoises ne soient construites.

Mais, au Sud-Est, il est question de commencer dans un assez bref délai les travaux d'une ligne allant de Bangkok à Nuang-Pra, par Pétriew, Muang-Phanat et Bang-Pla-Soi, (135 kilomètres) coût d'estimation : 8,514,000 francs. Cette ligne ne sera évidemment que l'amorce de celle de Bangkok à Battambang, en passant par Watana et Sisophon, qui aurait pour l'Indo-Chine les plus graves conséquences ; car elle amènerait certainement à Bangkok le riz des riches provinces de Sisophon et de Battambang et le poisson du Toulé-Sap, qui sont actuellement dirigés sur Pnompenh et de là sur Saïgon. Aussi nous paraît-il urgent de prolonger le plus rapidement possible jusqu'à Pursat, tout au moins la ligne de Saïgon à Mytho.

Nous citerons enfin la petite ligne d'intérêt local de Bangkok à Tachin, spécialement destinée à apporter à la capitale le poisson très renommé de la baie de Tachin et qui vient d'être concédée.

Le rapport du directeur général des chemins de fer sur l'exercice 1902-1903 (1er avril 1902 au 31 mars 1903,) n'ayant pas encore paru, nous ne pouvons donner les résultats des lignes en exploitation.

Travaux publics.

L'état sanitaire et la voirie de Bangkok n'ont fait aucun progrès depuis l'année dernière. La mortalité, due principalement au choléra, a été considérable parmi les Chinois pendant les mois de grande chaleur et une dizaine d'européens ont succombé au terrible fléau. Il semblait cependant que le Gouvernement siamois était disposé à faire étudier les mesures nécessaires pour remédier à cet état de choses, car il avait pris à son service, le 1er octobre 1902, un ingénieur français, M. de la Mahotière, qui devait être chargé de tous les travaux sanitaires à Bangkok, et lui avait adjoint ensuite un autre ingénieur et un dessinateur également français.

Mais, malgré le zèle de nos compatriotes et leur désir de se mettre immédiatement à l'œuvre, ils n'ont pu jusqu'ici rien produire d'utile, ni comme plans, ni comme travaux, soit parce qu'ils ne recevaient aucun ordre, soit parce que les moyens nécessaires n'étaient pas mis à leur disposition.

Leur tâche est d'ailleurs aussi ingrate que difficile; car, ainsi que nous l'avons dit, dans de précédents rapports, les travaux publics dépendent de plusieurs ministères entre lesquels de fréquentes compétitions entretiennent une constante rivalité.

Il faut espérer que le gouvernement du roi finira par se rendre compte qu'il est indispensable de grouper des services similaires sous une même autorité, et que nos compatriotes seront admis à faire preuve de leurs connaissances théoriques et pratiques.

En effet, il y a actuellement à l'étude de nombreux travaux que nous allons énumérer et pour lesquels l'expérience de nos ngénieurs sera d'une utilité incontestable.

La question de l'adduction d'eau potable à Bangkok, dont on s'occupe beaucoup dans les sphères gouvernementales, est la plus urgente. De nombreux projets ont été déposés, mais aucun d'eux n'a jusqu'ici, été accepté.

La Bangkok Cock Co, Société Anglo-Siamoise, vient d'être chargée de forer des puits artésiens à Phrapathom, localité située sur la ligne de Petchaburi, à 48 kilomètres de Bangkok, et cette opération toute locale pourra peut-être servir de base pour celles du même genre à tenter dans les environs immédiats de la capitale du Siam.

Puis viendra le curage des klongs ou canaux, l'organisation

de brasiers destinés à la combustion des ordures et l'installation d'un système d'égouts amenant au Menam les immondices qui sont actuellement jetées dans les terrains vagues ou dans les canaux.

Le roi vient d'accorder à Son Altesse Royale le Prince Nara la concession d'un tramway électrique, d'une longueur de 17 kilomètres, qui entourera la ville royale, desservira les quartiers de Bangkok, rive gauche, encore dépourvus de ce rapide moyen de transport et ira par Samsen jusqu'à Dusit Park.

On parle beaucoup de construire sur le Menam, aussi près que possible du Palais Royal, d'une part, et du terminus du chemie de fer de Petchaburi, d'autre part, un pont, et de relier ainsi au centre de Bangkok la rive droite du fleuve, sur laquelle il y a de nombreuses usines, une population très considérable et qui n'a encore avec la rive gauche d'autre moyen de communication que les chaloupes à vapeur et les sampans. Un tramway électrique traverserait ce pont et s'étendrait ensuite le long de la rive droite. Ce pont et ce tramway rendraient les plus grands services.

Il en serait de même de la construction de quais en pierre sur la rive droite. Non seulement leur utilité serait inappréciable pour le déchargement des navires ; mais il faut ajouter que la violence du courant, qui se fait spécialement sentir sur cette rive, détruit peu à peu les berges et les appontements de toute sorte, et qu'une solution s'impose, si l'on ne veut pas voir prochainement le Palais Royal, la douane, les postes et les principales légations gravement menacés par l'envahissement du fleuve. Nous dirons à ce sujet que la légation de France est la seule bien protégée contre les empiètements du Menam, grâce aux crédits qui lui ont été généreusement alloués à cet effet par le gouvernement général de l'Indo-Chine.

On a commencé, il y a quelques mois, à empierrer les principales voies de la ville ; ce travail s'opère lentement, mais il constitue un véritable progrès sur le briquetage actuel des rues qui, s'usant avec une grande rapidité, donne lieu pendant la saison sèche à une poussière rouge insupportable, et pendant la saison des pluies transforme en quelques jours toutes les voies carrossables en chemins boueux et detrempés.

Le remplacement des innombrables ponts en bois qui traversent les klongs, continue, mais à raison de deux ou trois ponts seulement par an et le service de la voirie nous a dernièrement donné une nouvelle preuve de sa nonchalance. La réfection du tablier en planches du pont d'Ames, qui coupe en deux Bangkok sur la rive gauche, réfection qui pouvait être terminée en 48 heures, a duré 15 jours, pendant lesquels toutes les voitures ont dû faire un détour de 3 à 4 kilomètres.

Il faudrait évidemment que des sommes autrement importantes que celles actuellement prévues au budget et qui ne

dépassent pas 650,000 fr. par an, fussent attribuées à ces différents travaux. L'état sanitaire de Bangkok peut être beaucoup amélioré : sa population et par conséquent sa richesse augmenteraient rapidement, si le gouvernement siamois prenait enfin les mesures nécessaires pour arriver à ce résultat.

Nous ne serions d'ailleurs pas surpris qu'il en fût ainsi prochainement et nous nous ferons un devoir de signaler toutes les occasions dans lesquelles notre industrie métallurgique pourra concourir à ces divers travaux.

AGRICULTURE. — IRRIGATION.

Le gouvernement du roi s'est depuis longtemps déjà rendu compte que le meilleur moyen d'augmenter la richesse du pays était d'encourager les travaux d'irrigation destinés à livrer à la culture du riz des terrains jusque là improductifs.

C'est dans cette intention que fut fondée, il y a une dizaine d'années, la Siam Canals, Land and Irrigation Company, à laquelle fut d'abord accordée la concession d'une vaste plaine, celle du Klong-Ransit, située au nord-est de Bangkok. Cette compagnie, dont le capital est partie siamois, partie européen, a pour principal actionnaire et pour directeur un Autrichien, M. Muller (Phra Pratibat Bachaprasong), homme de valeur, qui a rendu au Siam des services signalés, tout en faisant lui-même une très belle fortune.

La concession avait été accordée aux conditions suivantes :

1° La compagnie devait être siamoise, c'est-à-dire soumise à la juridiction siamoise ; 2° Les prix de vente des terrains irrigués seraient fixés par le gouvernement.

Au début, les prix furent les suivants : 2 ticaux le rai (1,600 mètres-carrés) pour tous les terrains irrigués, excepté pour ceux qui se trouveraient le long du grand canal et dont le prix était de 4 ticaux ; les terrains d'angle, c'est-à-dire ceux situés sur deux canaux, pouvaient être vendus un tiers en plus. Enfin, le gouvernement se réservait quelques terrains destinés à l'érection de bâtiments administratifs.

Plus tard, sur la demande de la compagnie et par suite de la baisse du tical, les prix furent portés à 5 et à 10 ticaux. Aujourd'hui, on ne peut acheter à moins de 20 ticaux le rai.

La plaine concédée, qui a une longueur de 64 kilomètres et une largeur moyenne de 30 kilomètres, était traversée en diagonale par le Klong-Ransit, canal peu profond, qui reliait la rivière de Nahon au Ménam. Les plans, qui sont actuellement en très grande partie exécutés, consistaient à creuser ce canal, à en faire deux autres à peu près parallèles, l'un au Nord, l'autre au Sud et à traverser ces trois canaux par une vingtaine de petits canaux distants les uns des autres de deux kilomètres environ.

Au début, la compagnie employa la main-d'œuvre indigène et chinoise pour creuser ses canaux ; mais elle y renonça bientôt et la plus grande partie des travaux ont été exécutés au moyen d'excavateurs mécaniques chauffés au pétrole. Malgré les difficultés du début, les résultats ont toujours été fort beaux et le prix de vente des terrains a été en moyenne au moins le double de ce qu'avait couté leur mise en valeur.

La plaine du Klong Ransit, qui comprend 192,000 hectares et dont l'irrigation sera terminée dans deux ans, à déjà 150,000 hectares, environ en culture. Plus de 30,000 habitants sont venus s'installer, sur des terrains, qui étaient entièrement déserts avant les travaux et, au mois de mars de cette année, le roi a solennement inauguré la ville de Tania Bari, qui s'est élevée rapidement au milieu des nouvelles rizières. Nous ajouterons que la moitié au moins des travailleurs qui cultivent cette plaine, sont des Laotiens qui descendent par villages entiers, amenés du Nord du Siam par leurs chefs et ne séjournent au Klong Ransit que pendant la période de culture et de récolte du riz, c'est-à-dire pendant six mois environ. A cette époque de l'année, la population de la plaine est de près de 65,000 habitants.

Cinq rais de terrain ensemencé produisent un royau et quart de riz ; le Royau de riz à Bangkok vaut en moyenne au moins 80 ticaux ; soit au cours actuel de 1 fr. 40 = 112 fr., et 6 rais et quart égalent un hectare. L'hectare de riz produit donc 175 fr. et les 150,000 hectares cultivés aujourd'hui au Klong Ransit donnent en moyenne un revenu brut de 26,250,000 fr. dont il faut déduire l'amortissement du prix d'achat des terrains, du matériel et des frais d'exploitation.

Quand le riz est repiqué, la production est sensiblement plus forte.

Il en résulte qu'en 12 ans le gouvernement Siamois a, sans aucune dépense, augmenté, par suite des impôts agricoles et d'exportation, ses revenus dans de grandes proportions et doté le pays d'un élément de richesse considérable.

Encouragée par ce premier succès, la Siam Canals, Land and Irrigation C° avait demandé la concession de la plaine comprise de l'autre côté du Menam, entre ce fleuve, le Klong Bangkog Mai, la rivière de Tachine et le Klong Bankaming. Elle était sur le point de l'obtenir quand le gouvernement du Roi se ravisant, annonça tout récemment son intention d'entreprendre lui-même en régie l'irrigation de ce district et de s'en réserver ainsi les bénéfices.

Les projets du ministre de l'agriculture ne s'arrêtent d'ailleurs pas là. Il a fait engager l'an dernier, aux appointements de 30,000 fr. par an, un spécialiste hollandais, M. Homan van der Heyde et l'a chargé d'élaborer un plan d'ensemble d'irrigation de tous les terrains du Delta propres à la culture du riz. De plus, il a envoyé à Java une mission dont le but est d'y

étudier les travaux similaires, et d'y recruter plusieurs ingénieurs qui seront placés sous les ordres de leur compatriote et constitueront ainsi un véritable département de l'irrigation.

Il n'est pas douteux que, les études une fois terminées, la cour et les princes, à défaut du gouvernement lui-même, ne réunissent les capitaux nécessaires pour exécuter une entreprise, qui n'aura qu'à profiter de l'expérience acquise à la suite des travaux de la «Siam Canals, Land and Irrigation Company».

Nous sommes convaincus que les mêmes résultats pourraient être obtenus en Indo-Chine, où de grandes étendues de terrain, dont quelques-unes ont été cultivées autrefois, ne produisent absolument rien et pourraient être livrées à la culture, sans aucun sacrifice pécuniaire de la part du gouvernement général.

Les seules difficultés proviendraient peut-être du manque et du peu de stabilité de la main-d'œuvre; mais ce sont là des inconvénients auxquels on peut remédier et nous indiquerons dans un autre rapport les moyens pratiques pour y arriver.

AGRICULTURE.

Sériciculture.

La sollicitude du gouvernement siamois ne s'est pas seulement portée vers les travaux d'irrigation, il s'est aussi beaucoup occupé de la question de la sériciculture.

Il y a deux ans, il avait prié M. Inagaki, ministre du Japon à Bangkok, de demander l'envoi au Siam d'une mission composée de planteurs de mûriers, d'éleveurs de vers à soie et de filateurs japonais, qui serait chargée d'étudier les moyens d'améliorer la culture du mûrier, la race des vers et les procédés de dévidage des cocons au Siam.

Cette mission arriva à Bangkok peu de temps après et se mit à l'œuvre.

Le rapport qu'elle adressa au ministre de l'agriculture fut favorable. Il constatait, en effet, que 2,000 piculs, soit 128,000 kilogrammes de soie brute, étaient actuellement produits dans les environs de Korat et que, malgré l'aspect grossier qu'avait en général cette soie, il serait facile de la rendre plus fine et plus douce et par conséquent d'en augmenter beaucoup la valeur, et il estimait à 30,000 le nombre d'individus, qui se livraient dans cette région à l'élève des vers à soie.

Un service de la sériciculture, exclusivement composé de Japonais à la tête duquel fut placé le professeur K. Toyama, qui avait dirigé les travaux de la mission, fut aussitôt créé.

Le gouvernement mit à la disposition du nouveau département un terrain de plusieurs hectares situé à Sapatoum et les sommes nécessaires pour les premiers essais.

Quoique l'installation faite à Sapatoum ne fût que provisoire, les résultats obtenus ont été des plus encourageants.

Vingt rais de terrain (le rai est un carré de 40 mètres de côté) ont été plantés en mûriers, dont quelques-uns venaient du Japon, mais dont la plupart étaient originaires du Siam. Une seule variété japonaise a bien réussi et il a été constaté que les essences siamoises croissaient en général plus rapidement et fournissaient plus de feuilles que celles du Japon. Les espèces siamoises qui ont paru les meilleures (le mong kéo et le mong-Noi) ont été tout spécialement étudiées et seront probablement appelées à constituer le fonds des futures plantations.

Dans les bâtiments affectés à l'élève des vers à soie, on a étudié toutes les périodes de l'existence de ces animaux et l'on s'est rendu compte que la vie d'une génération, d'une larve à une autre larve, ne durait au Siam que 44 à 50 jours, c'est-à-dire beaucoup moins longtemps qu'en Europe ou au Japon.

Au Siam, l'existence du ver dure de 26 à 30 jours au plus, dans la période la moins chaude, tandis qu'au Japon elle est au minimum de 35 à 40 jours. Les deux autres périodes, celle de la larve et du cocon, sont plus courtes, mais varient dans la même proportion, suivant la chaleur du climat. Comme d'autre part, les feuilles de mûrier poussent aussi beaucoup plus vite que dans les climats tempérés, on a calculé que l'on pourrait élever au Siam huit générations de vers, c'est à-dire obtenir huit récoltes de soie par an.

Après avoir réuni de nombreux spécimens de chacune des variétés de vers siamois, on a élevé la moitié des vers de chaque genre par les procédés actuellement en usage au Siam et l'autre moitié avec les méthodes japonaises. La production de soie de ces derniers a été de 30 0/0 supérieure à celle des autres.

De plus, les méthodes d'élève et de dévidage des Japonais appliquées aux vers siamois ont donné une soie estimée à 1,000 ticaux le picul, soit 1,400 fr., tandis que les autres procédés ont fourni un produit beaucoup plus commun, dont la valeur n'était que de 300 ticaux, soit 420 fr. le picul.

Encore est-il bon de remarquer que la majeure partie de la soie vendue auparavant au Siam ne valait pas 300, mais seulement 80 à 100 ticaux, tant la qualité en était grossière.

M. Toyama estime qu'il est préférable de porter au début tous ses efforts sur l'élève des meilleures sortes de vers siamois, qui ne produisent pas autant, il est vrai, que les vers japonais, mais qui sont plus résistants.

Il a, cependant, déjà tenté quelques essais de croisement, un notamment entre un ver jaune siamois et l'un des meilleurs vers japonais, l'aobiki, qui lui a donné un produit plus for qu'aucun des deux autres.

Les expériences faites à Sapatoum ont prouvé qu'un rai pouvait produire 4,000 kilog. de feuilles de mûrier par an et que

14 kilog. de ces feuilles suffisaient pour obtenir 1 kilog. de cocons.

En un an, le paysan qui cultivera un rai pourra donc compter sur 285 kilog. de cocons, soit sur une quantité de soie brute d'une valeur de 150 à 200 ticaux, 210 à 280 fr. Ce résultat est d'autant plus intéressant que ledit paysan, aidé de sa femme, pourra facilement se livrer à cette occupation, sans pour cela négliger la culture de sa rizière.

Dans ces conditions, 3 à 4 rais produiront un picul de soie brute et, lorsque la valeur de cette soie sera portée à 1,000 ticaux le picul, il est certain que la sériciculture prendra un développement important et deviendra l'un des meilleurs éléments de richesse du Siam.

Frappé des résultats que nous venons d'énumérer, le roi a donné l'ordre d'acheter un matériel perfectionné et cinq dévidoirs à vapeur sont déjà en montage.

Il a envoyé à l'établissement de Sapatoum vingt jeunes apprentis, dont dix jeunes filles (car la main-d'œuvre féminine joue un grand rôle dans cette industrie) ; quinze autres apprentis se sont, depuis, joints volontairement aux premiers. Enfin, deux nouvelles fermes modèles ont été créées en province : l'une qui fonctionne déjà à Korat, l'autre à Phrapathom, dans le district de Nakon-Chaisu.

Sa Majesté chargeait en même temps M. Toyama de se livrer à des essais sur d'autres espèces de mûriers et tout spécialement sur celles qui paraissaient avoir le plus de chances de réussir dans le sud du Siam.

Le gouvernement se préoccupait, en effet, depuis quelque temps de ce fait que les Laotiens cultivaient le mûrier, le coton, le tabac, la ramie et bien d'autres plantes, en même temps que le paddy, tandis que l'agriculture, au sud du Siam, était confinée à la culture du riz.

Il espère, à la suite des nouvelles études qu'il vient de prescrire, arriver à inculquer aux paysans la certitude qu'ils peuvent tirer meilleur parti des terrains de culture du delta.

Le succès obtenu à la suite des expériences déjà faites mérite d'autant mieux d'attirer l'attention du Gouvernement général de l'Indo-Chine, qu'elles ont eu lieu sous un climat et dans des terrains absolument comparables à ceux de notre colonie.

Caoutchouc.

Des études ont été faites sur la culture du caoutchouc. Il existe au Siam, dans les provinces du Nord, de nombreuses lianes à caoutchouc donnant un produit qui serait bon s'il était récolté avec plus de soin ; mais on n'est pas encore parvenu à faire comprendre aux indigènes tout l'intérêt qu'ils auraient à l'épurer.

Sans renoncer à cette amélioration, le gouvernement a fait venir de Java des plants d'Ilevea et, à la suite d'essais satisfaisants, une grande plantation de ces arbres vient d'être commencée dans les environs de Korat.

Département des Forêts.

Le Département des Forêts, qui a été organisé il y a sept ans, a pour directeur un Anglais.

Il a divisé les régions forestières en treize districts, qui sont surveillés par des inspectcurs anglais.

Ces inspecteurs ont les résidences suivantes :

Muang-Youam, Chiengmaî, Pitsanuloke, Lampoun, Muang-Phréi, Paknam-Po, Lakon-Lampang, Nan, Sawankaloke, Kanburi, Maihongson, Moulmein, Bangkok.

Le département s'est préoccupé dès le début de dresser les cartes détaillées des districts forestiers et poursuit encore aujourd'hui ce travail avec activité.

Puis il a pris les mesures nécessaires pour la protection des tecks et a déjà obtenu de bons résultats.

Avant sa fondation, il se faisait un commerce considérable en poteaux de tecks et on pouvait craindre la destruction totale des forêts, par suite de l'abatage des arbres de faible circonférence. On a mis bon ordre à ces coupes irréfléchies. Il en est résulté une demande très active en poteaux de bois autres que le teck. Le gouvernement, pour ne pas léser les intérêts des bûcherons, a modifié alors une loi très ancienne, qui apportait des restrictions à l'abatage des autres bois et l'a complètement autorisé, sauf pour quelques essences riches, à la condition que ces bois paieraient un léger impôt, en passant aux inspections de Paknam-Po, Kanburi ou Bangkok. Autrefois on entaillait chaque année un nombre de tecks très supérieur aux besoins du marché et, dans bien des forêts, tous les arbres vendables ont été entaillés.

Quand on a commencé à restreindre les abatages, on a dû les interdire dans plusieurs forêts, qui contenaient beaucoup d'arbres entaillés. Le département étudie en ce moment le moyen de permettre peu à peu la livraison de ces arbres au commerce.

Mais il est formellement défendu maintenant d'entailler aucun arbre et l'on s'efforcera de faire durer le plus longtemps possible le stock de ceux qui ont déjà subi cette opération.

Lorsqu'il deviendra nécessaire d'entailler de nouveau, ce travail sera fait sous la surveillance des inspecteurs et le choix des arbres sévèrement contrôlé.

Ces diverses mesures, tout en protégeant les forêts de teck, ont eu pour effet d'augmenter dans une grande proportion le commerce des autres bois et par suite les revenus du royaume.

Mines.

Le département des mines, qui a pour directeur un Anglais, M. Scott, était jusque l'an dernier de peu d'importance et les règlements qu'il avait élaborés trouvaient peu d'applications; mais il me semble que son rôle soit sur le point de devenir plus intéressant.

Nous ne dirons qu'un mot de la mine de Wattana; cette entreprise n'a donné que des déboires: mais l'exploitation en a été dirigée de façon déplorable, et, au moment même où le gouvernement siamois, se basant sur la non-exécution des engagements pris par la Société, va lui retirer sa concession, nous savons qu'un syndicat nouveau, composé de Danois et Anglais va demander que cette concession lui soit accordée.

Il y a deux ans environ qu'un groupe de capitalistes anglais, à la tête duquel était M. Duff, obtint à Kelantan une concession d'environ 2,000 milles carrés. Depuis cette époque, les prospections ont amené la découverte de trois filons, deux d'or et un de galène. Des dragues ont été commandées en Europe; deux d'entre elles fonctionnent déjà et donnent un rendement à la tonne supérieur à celui annoncé par les ingénieurs. Etant donné que ces trois filons se trouvent dans un espace d'un mille carré, auprès d'une rivière importante et dans une région où l'on n'a pas à craindre le manque de main d'œuvre (300,000 individus habitent sur les deux rives de la rivière), on comprendra que les actionnaires de la Compagnie formée par M. Duff espèrent de beaux dividendes.

L'an dernier, un Américain, M. J.-W. Taylor, parcourut les provinces siamoises du nord de la péninsule malaise, y fit de nombreuses recherches et obtint, peu après son retour à Bangkok, une importante concession près de Bang-Ta-Pau, ville située dans le monton de Champawn. Il avait découvert dans ce district de beaux gisements d'étain. Depuis, il a constitué une société dont tous les capitaux sont américains; les premiers travaux ont été poussés avec une activité surprenante et la fonderie transforme déjà cinq tonnes de minerai par jour.

Un syndicat anglais vient de se former au capital de 4,000 livres sterling et a pour but de faire des prospections dans la principauté de Tringanu.

Des rubis ont été récemment trouvés à Klong-Aeng, dans le district de Sri-Buathong, province de Chantaburi. 50 mineurs y sont occupés à la recherche des pierres précieuses, et, depuis le 1er août, le département des mines leur a appliqué l'article de la loi de 1901, d'après lequel ils sont passibles d'une taxe de cinq ticaux par an.

Enfin, la découverte de gisements d'or, de fer et de charbon, faite par le lieutenant-colonel Foss à Victoria Point et le long de la rivière de Tenasserim, tout près de la frontière siamoise,

prouve que le nord de la péninsule malaise est évidemment riche en minerais de toute sorte et donne au gouvernement siamois l'espoir de trouver un jour dans l'exploitation de ces mines une nouvelle source de revenus.

CONCLUSION.

Il y a quelques années le royaume de Siam, quoique représentant une entité géographique considérable, comptait pour bien peu de chose au point de vue économique.

Mais aujourd'hui il n'en est plus ainsi ; sa population augmente et ses progrès dans ce sens seraient rapides, si l'on prenait les mesures nécessaires pour combattre le choléra et surtout la mortalité infantile.

En dix ans le mouvement d'affaires avec l'extérieur a plus que doublé et il dépasse maintenant 225 millions de francs.

L'augmentation constante des revenus a permis d'augmenter aussi les dépenses et de consacrer des sommes importantes aux provinces autrefois assez délaissées.

Les mesures financières prises l'an dernier ont eu pour résultat l'établissement d'un crédit grâce auquel le gouvernement pourra contracter les emprunts, qui lui sont nécessaires pour l'exécution de son réseau de chemins de fer et des grands travaux publics devenus indispensables à Bangkok.

Grâce au concours d'environ 250 fonctionnaires européens, les diverses administrations de l'État ont été réorganisées ou plutôt organisées. Si le gouvernement du roi poursuit cette politique aussi habile que sage et continue à entourer ses ministres de conseillers européens, dont l'expérience et le savoir sont nécessaires, pour mener à bien toutes les réformes projetées, nous croyons fermement que les progrès déjà constatés ne feront que s'accentuer et que le Siam deviendra rapidement l'un des marchés intéressants de l'Extrême-Orient.

G. Dauphinok,

Attaché commercial à la Légation de France au Siam.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 086519698